



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

3/2002

110. Jahrgang • Juli - September

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen des Zentralamtes

Annahme des Protokolls 1999
Niederlande, S. 41

Liste der Linien CIV, S. 41

Organe der OTIF

Arbeitsgruppe « Tank- und Fahrzeugtechnik » des RID-Fachausschusses
s. unter "Gefährliche Güter"

Gefährliche Güter

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE/UNO)
Genf, 1.-10.7.2002, S. 42

Arbeitsgruppe « Tank- und Fahrzeugtechnik » des RID-Fachausschusses
Bonn, 5./6.9.2002, S. 45

Gemeinsame Tagung RID/ADR
Genf, 9.-12.9.2002, S. 54

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Ausschuss der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL)
10. Tagung der Arbeitsgruppe III (Transportrecht) - Wien, 16.-20.9.2002 - S. 58

Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT)
Kongress aus Anlass des 75-jährigen Bestehens des UNIDROIT - Rom, 27./28.9.2002 - S. 59

Abhandlungen

Hans Rudolf Isliker, Das Thema Sicherheit im Blickfeld des COTIF, S. 60

Rechtsprechung

Cour d'Appel de Paris - Urteil vom 7.2.2001 - Haftung des Beförderers für Kraftfahrzeuge (Autoreisezug) - Haftungsbefreiung (Landesrecht), S. 64

Sonstige Informationen

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)
Rom, 19./20.9.2002, S. 68

Francisco Miguel Sanchez Gaborino †, S. 69

Bücherschau

Danzl, Karl-Heinz, Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (EKHG), S. 69

Schmitt, Peter A. (Hrsg.), Langenscheidts Fachwörterbuch Technik und angewandte Wissenschaften Englisch-Deutsch, erste Auflage, S. 70

Hauer, Andreas, Nachbarschutz und Eisenbahnbau, S. 71

Kunz, Wolfgang (Hrsg.), Eisenbahnrecht. Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, 12. Ergänzungslieferung, Stand 1.6.2002, S. 72

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 73

3/2002

110. Jahrgang – Juli - September

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

Quartalszeitschrift des Zentralamtes
für den internationalen Eisenbahnverkehr in Bern

Der Nachdruck der Abhandlungen und aller vom Zentralamt
verfertigten Übersetzungen ist nur unter genauer Quellenangabe
gestattet. - Die mit Namen gezeichneten Abhandlungen geben nur
die persönliche Auffassung der Autoren wieder.

Mitteilungen des Zentralamtes

Annahme des Protokolls 1999

Niederlande

In Anwendung des Artikels 20 § 1 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 und des Artikels 3 § 2 des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des COTIF (Protokoll 1999) haben die Niederlande am 11. September 2002 beim vorläufigen Depositär¹ ihre Annahmeerkunde hinsichtlich des Protokolls 1999 hinterlegt. Die Niederlande sind der neunte Staat, der das Protokoll 1999 ratifiziert bzw. angenommen hat.

Das Protokoll 1999, und damit die neue Fassung des COTIF, treten erst in Kraft, wenn sie von mehr als zwei Dritteln der Mitgliedstaaten der OTIF, also von mindestens 27 Staaten ratifiziert, angenommen oder genehmigt sind (Artikel 20 § 2 COTIF 1980).

¹

Gemäß Artikel 2 § 1 des Protokolls 1999 nimmt die OTIF vom 3. Juni 1999 bis zum Inkrafttreten dieses Protokolls die Aufgaben der Depositärregierung, wie sie in den Artikeln 22 bis 26 COTIF 1980 vorgesehen sind, als vorläufiger Depositär wahr.

Liste der Linien CIV (Ausgabe vom 1. Mai 1985)

Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 52 vom 15. August 2002

Abschnitte „Irland“ und „Vereinigtes Königreich“

Infolge der Streichung der Fährverbindung Rosslare Harbour – Pembroke und verschiedenen vorgenommenen Änderungen sind die Abschnitte Irland und Vereinigtes Königreich neu herausgegeben worden.

Organe der OTIF

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses

Bonn, 5./6. September 2002

s. unter „Gefährliche Güter“

Gefährliche Güter

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE/UNO)

21. Tagung

Genf, 1.-10. Juli 2002

Teilnahme

Experten oder Beobachter von 26 Staaten sowie 7 zwischenstaatliche und 24 nicht staatliche internationale Organisationen waren an dieser Tagung vertreten.

Zahlreiche Ad-hoc-Arbeitsgruppen tagten entweder parallel oder außerhalb der Sitzungszeiten.

Es wurden folgende Hauptthemen (siehe auch Zeitschriften 3/2001 und 4/2001) behandelt und folgende Beschlüsse gefasst:

Zusätzliche Vorschriften für die Beförderung von Gasen

Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe nahm eine Anzahl von Texten an, die hauptsächlich die Zulassung, die Prüfungen und die wiederkehrenden Prüfungen von Druckgefäßen sowie die entsprechenden Normen, die deren internationale Beförderung erleichtern werden, betrafen. Der Vertreter der Vereinigten Staaten von Amerika bekundete erneut den Willen seiner Regierung, die in anderen Staaten zugelassenen Gefäße zu akzeptieren. Er bedauerte jedoch die Haltung der Europäischen Union hinsichtlich der gegenseitigen Anerkennung der Zulassungen insofern als die so genannte „TPED“-Richtlinie der EU das Befüllen, die Verwendung und die wiederkehrende Prüfung von UN-zugelassenen Gefäßen der Zuständigkeit der entsprechenden europäischen Organe unterwirft. Dementsprechend wünschte er eine möglichst baldige politische Entscheidung, um diese verwaltungstechnischen Hemmnisse im internationalen Handel zu beseitigen.

Feuerwerkskörper

Zum großen Bedauern des Vertreters der Niederlande gelang es der Ad-hoc-Arbeitsgruppe nicht zu gemeinsamen Schlussfolgerungen bezüglich der Standardklassifizierung von Feuerwerkskörpern zu gelangen.

Mehrere Delegationen sprachen sich gegen eine solche Lösung aus, da sie in ihren Ländern bereits eine Standardklassifizierung vornehmen und diese nur unter der Bedingung dem UN-System anpassen würden, wenn dieses vollständig und zuverlässig sei. Ihrer Meinung nach sei dies nicht der Fall. Um zu endgültigen Schlussfolgerungen zu gelangen, seien weitere Beratungen mit den Herstellern sowie zusätzliche Prüfergebnisse erforderlich.

Da es nicht möglich sein dürfte, bei der nächsten Tagung alle Fragen eingehend zu behandeln, sollte der Unterausschuss nach Meinung des Vorsitzenden die Arbeiten zur Standardklassifizierung entweder auf den nächsten Zweijahreszeitraum verschieben oder sofort einen Beschluss zur Standardklassifizierung von Feuerwerksraketen und Römischen Kerzen fassen.

Bei einer anschließenden ersten Abstimmung über diese Alternative sprach sich der Unterausschuss für einen Abschluss der Arbeiten im Verlauf des jetzigen Zweijahreszeitraums aus. Jedoch auf Grund der Forderung des Vorsitzenden nach einem sofortigen Beschluss zur Frage der Standardklassifizierung von Feuerwerksraketen und Römischen Kerzen beantragte der Vertreter der Vereinigten Staaten von Amerika, unterstützt von zwei weiteren Experten, eine zweite Abstimmung, bei der beschlossen wurde, die Frage der Ausarbeitung eines Systems zur Standardklassifizierung auf den nächsten Zweijahreszeitraum zu verschieben.

Die von Deutschland angeregte Prüfung der Verwaltungsvorschriften (Zulassung durch die zuständige Behörde, Beförderungsdokumente) wurde ebenfalls verschoben. Es gibt Verschiebungen, die manchmal einer Verschiebung auf den Sankt-Nimmerleins-Tag gleichkommen.

Emulsionen auf der Basis von Ammoniumnitrat

Der Unterausschuss nahm die Vorschläge der Ad-hoc-Arbeitsgruppe betreffend die Klassifizierung und die Beförderung in Tanks an. Diese Vorschriften wurden außerdem auf die der Klasse 1.5 D zugeordneten extrem unempfindlichen Explosivstoffe ausgedehnt.

Beförderung von ansteckungsgefährlichen Stoffen in loser Schüttung

Der Unterausschuss hat keinen endgültigen Beschluss gefasst, sowohl was die ansteckungsgefährlichen Stoffe für Menschen (UN-Nummer 2814) als auch die ansteckungsgefährlichen Stoffe für Tiere (UN-Nummer 2900) anbelangt. Es wurde einerseits die Auffassung

vertreten, dass das Problem der Kadaver kranker Tiere, wie jenes, das das Vereinigte Königreich mit der BSE-Epidemie zu bewältigen hatte, in den Zuständigkeitsbereich der zuständigen Behörden und gegebenenfalls der Sanitätsbehörden falle und andererseits das UN-Modellvorschriftenwerk nicht ausschließlich auf internationale Beförderungen anwendbar sei, da es auch als Modell für nationale Regelungen diene und somit diese Art von Situation berücksichtigen müsse.

Beförderung von festen Stoffen in loser Schüttung in Containern

Die von der Ad-hoc-Arbeitsgruppe vorgeschlagenen und vom Unterausschuss angenommenen Vorschriften werden zu Problemen im Bereich des RID/ADR führen, da diese bereits entsprechende Vorschriften beinhalten, die jedoch hinsichtlich der Zulassung von Containern und der Angabe der zuständigen Behörde, welche die Zulassung vorgenommen hat, im Beförderungsdokument weniger streng sind.

Beförderung von festen Stoffen in ortsbeweglichen Tanks

Eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe befasste sich mit dieser Frage, und die Beratungen betrafen die Art und Weise der Beförderung von festen Stoffen in geschmolzenem Zustand bei Temperaturen unter oder über 100 °C sowie von Stoffen, die in geschmolzenem Zustand, jedoch nach Abkühlung in festem Zustand befördert werden. Darüber hinaus betrafen die Beratungen die Liste der zugelassenen Stoffe im Vergleich zum IMDG-Code, dem RID/ADR und den Vorschriften in den Vereinigten Staaten von Amerika. Der Delegierte der Vereinigten Staaten von Amerika wird für die nächste Tagung einen neuen überarbeiteten Antrag vorlegen.

Perforationsprüfung von Verpackungen

Diese vom Vertreter Spaniens beantragte Prüfung, die darauf abzielt, die Sicherheit bestimmter Verpackungen, insbesondere für flüssige Stoffe zu erhöhen, wird eventuell auf das Arbeitsprogramm des nächsten Zweijahreszeitraums gesetzt werden, sofern diese durch statistische Angaben begründet werden kann, wobei berücksichtigt werden muss, dass es sich um Bedingungen handelt, die zufällig im Verlauf der Beförderung oder der Handhabung aufgetreten sind.

Vibrationsprüfung von Verpackungen

Obwohl der Grundsatz der Aufnahme einer solchen Prüfung vom Unterausschuss beschlossen wurde, lehnte

dieser bei einer Abstimmung, die eine Stimmengleichheit ergab, den von einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe überarbeiteten Antrag der Vereinigten Staaten von Amerika ab. Die Kontroverse betraf insbesondere den Ersatz dieser für das Baumuster zwingenden Prüfung, wie dies bei den anderen Prüfungen der Fall ist, durch eine Forderung, wonach das Baumuster die Vibrationsprüfung bestehen muss, da diese nicht zum Zulassungsverfahren gehört und die Hersteller sicherstellen müssen, dass ihre Verpackungen diese Prüfung bestehen. Unter diesen Umständen (vorhergehender Beschluss und Abstimmung mit Stimmengleichheit) kündigte der Experte der Vereinigten Staaten von Amerika einen neuen Antrag für die nächste Tagung an.

Beförderung von ansteckungsgefährlichen Stoffen

Diese Klasse (6.2) war Gegenstand einer grundlegenden Überarbeitung anlässlich einer informellen Arbeitsgruppe (Paris, 11.-13.3.2002), wobei die WHO und das Sekretariat des Übereinkommens von Basel aktiv daran mitgewirkt haben. Zur Ausarbeitung des Textes wurden zwei Ad-hoc-Arbeitsgruppen gebildet. Der Unterausschuss hat den Text angenommen.

Mikroorganismen und genetisch veränderte Organismen

Der Antrag der Vereinigten Staaten von Amerika, der darauf abzielte, zusätzliche geeignete Vorschriften in die Klasse 9 (Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände) aufzunehmen, wurde angenommen. Hingegen wurde die systematische Freistellung aller genetisch veränderten und für die tierische oder menschliche Nahrung bestimmten Organismen abgelehnt. Der Verweis auf die Genehmigung durch die zuständige Behörde der Transitstaaten zusätzlich zu jenen des Abgangs- und des Bestimmungsstaates wurde wieder aufgenommen.

Harmonisierung mit den Vorschriften für die Beförderung radioaktiver Stoffe der IAEA

Der Unterausschuss nahm die von der IAEA formulierten Vorschläge an. Da die IAEA dazu tendiert, das „Kleeblatt“ als Gefahrensymbol, dessen Bedeutung allen Beteiligten an der Transportkette und der Öffentlichkeit gut bekannt ist, in Frage zu stellen, startete die IAEA eine Umfrage bei den Mitgliedstaaten und den interessierten Organisationen im Hinblick auf die Annahme eines neuen Gefahrensymbols.

Zuordnung der korrekten UN-Nummer für Stoffe und Lösung in Abhängigkeit vom Aggregatzustand (fest oder flüssig)

Dieser von einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe geprüfte Antrag der Niederlande und Deutschland wurde angenommen. Dementsprechend mussten etwa hundert neue Eintragungen geschaffen und die bestehenden Eintragungen durch die Begriffe „fest“, „flüssig“ oder „in Lösung“ ergänzt werden.

Berechtigung des Systems für die Freistellung von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern

Der Unterausschuss nahm von der von Frankreich durchgeführten Studie und den verschiedenen sich daraus ergebenden Schlussfolgerungen Kenntnis, denen zufolge die Beförderung von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern vom Gesichtspunkt der Sicherheit nicht als gefahrlos betrachtet werden könne und demzufolge die Bezeichnung der Beförderungseinheiten ins Auge gefasst werden müsse. Des Weiteren nahm der Ausschuss Kenntnis von einem Antrag, der darauf abzielte, die Vorschriften für Verbrauchsgüter dem auf dem nordamerikanischen Kontinent und bei Luftbeförderungen angewandten System anzugleichen, sowie von einem weiteren Antrag, dessen Zweck darin bestand, das System zu vereinfachen, indem eine gleiche Reihe von Vorschriften für in begrenzten Mengen verpackte Güter sowie für Verbrauchsgüter angewendet wird.

Notfallmaßnahmen

Zu Zwecken einer eventuellen Harmonisierung der Gefahrenkennzeichnung (Identifizierungscode) und der entsprechenden Notfallmaßnahmen nahm der Vertreter der UIC einen Vergleich zwischen den verschiedenen geltenden Systemen (IMO, RID/ADR, Vereinigtes Königreich, Nordamerika und europäische chemische Industrie) vor. Dieser auf einem rationalisierten Ansatz beruhende Vergleich hob einige Mängel in bestimmten Systemen (unterschiedliche Notfallmaßnahmen bei gleicher Gefahr) hervor. Wie zu erwarten, fehlte es am Willen zur Harmonisierung, und der Unterausschuss wollte kein präzises und einheitliches System empfehlen, da er der Auffassung war, dass die Notfallmaßnahmen nicht zu den Beförderungsbedingungen gehörten ... und die Vorschriften betreffend die Kennzeichnung, die Bezeichnung und das Anbringen von Großzetteln hauptsächlich zum Ziel haben, Elemente zur Mitteilung der tatsächlichen Gefahr zu liefern.

Unfallbericht

Auf Forderung der europäischen chemischen Industrie und nach Kenntnisnahme, dass RID, ADR und ADN am 1. Januar 2003 ein Berichtsmuster für Zwischenfälle und Unfälle mit entsprechenden Kriterien aufnehmen werden, stimmte der Unterausschuss der Aufnahme solcher Vorschriften in das UN-Modellvorschriftenwerk im Verlauf des nächsten Zweijahreszeitraums zu.

Beförderung und Sicherung von Transporten

Der Unterausschuss nahm davon Kenntnis, dass infolge der tragischen Ereignisse des 11. Septembers 2001 der Binnenverkehrsausschuss der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa beabsichtigt, Maßnahmen zur Intensivierung der internationalen Zusammenarbeit zu ergreifen und Aktionen durchzuführen, um terroristische Anschläge zu vereiteln, zu verhindern und zu bewältigen und die Aspekte der Sicherung von Transporten in den Gebieten der ECE, insbesondere hinsichtlich der Beförderung gefährlicher Güter zu untersuchen.

Die Vertreter der ICAO und der IMO informierten den Unterausschuss über die von ihrer Organisation in diesem Zusammenhang geplanten Maßnahmen.

Der Unterausschuss nahm außerdem von den in den Vereinigten Staaten von Amerika bereits auf nationaler Ebene angenommenen Maßnahmen sowie von der Tatsache Kenntnis, dass die Europäische Kommission derzeit solche Maßnahmen vorbereitet.

Mehrere Delegationen äußerten den Wunsch nach einer Harmonisierung der Maßnahmen betreffend die Sicherung von Transporten mit gefährlichen Gütern auf internationaler Ebene und vertraten die Meinung, dass diese Maßnahmen mangels eines anderen entsprechenden internationalen Regelwerks zusätzliche Regeln im Bereich der Beförderungssicherheit bilden sollten. Diese könnten den Regierungen und internationalen Organisationen über das UN-Modellvorschriftenwerk übermittelt werden.

Der Experte des Vereinigten Königreichs vertrat die Auffassung, dass bereits im Laufe des jetzigen Zweijahreszeitraums eine Aktion durchgeführt werden könnte, zumindest was Maßnahmen anbelangt, die alle Verkehrsträger betreffen. Er beantragte die Einrichtung einer Arbeitsgruppe, die auf dem Korrespondenzweg arbeiten könnte. Diese könnte entsprechende Vorschriften im Hinblick auf eine Aufnahme in das UN-Modellvorschriftenwerk ausarbeiten, die dann bei der

nächsten Tagung im Dezember beraten werden könnten. Dieser Antrag wurde angenommen.

Schlussbemerkung

Im Gegensatz zur letzten Tagung hat der Unterausschuss zahlreiche Texte angenommen. Weitere Texte werden bei der 22. Tagung (Dezember 2002) angenommen werden. Diese 13. Überarbeitung des UN-Modellvorschriftenwerks wird einen großen Einfluss auf die verkehrsträgerspezifischen Regelungen in der Fassung 2005 haben. Es wird schwierig sein, die bestehenden Vorschriften des RID/ADR mit einigen neuen Bestimmungen des UN-Modellvorschriftenwerks, insbesondere im Bereich der Beförderung von festen Stoffen in loser Schüttung in Containern oder Tanks, in Einklang zu bringen.
(Übersetzung)

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses

Bonn, 5. und 6. September 2002

Folgende Staaten haben an den Beratungen dieser Sitzung teilgenommen: Belgien, Deutschland, Frankreich, Litauen, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Schweden, Schweiz, Spanien, Tschechische Republik und Vereinigtes Königreich. Der Internationale Eisenbahnverband (UIC) und die Internationale Privatwagen-Union (UIP) waren ebenfalls vertreten.

Energieverzehreinrichtungen/Crash-Elemente

Die Fa. Alstom stellte die von ihr im Rahmen des Projektes CeSa (Chemie-Kesselwagen für erhöhte Sicherheitsanforderungen) entwickelten Crash-Elemente vor.

Im Anschluss wurden von den Sitzungsteilnehmern verschiedene Fragen an die Firmenvertreter gerichtet, die wie folgt beantwortet wurden:

- Die Kosten eines Crashpuffers liegen beim Neubau 750 bis 1000 € je Puffer höher als bei einem konventionellen Puffer (einschließlich der Mehrkosten für den Einbau). Zum Umbau beim Altbestand ist wegen der Vielfalt der Kesselwagentypen keine genaue Aussage möglich.

- Da die Hülse des Crash-Puffers sichtbar ist, kann man durch eine einfache Sichtprüfung erkennen, ob ein Crashelement gestaucht wurde. Außerdem ist anhand einer zusätzlichen Farbmarkierung erkennbar, ob eine Beschädigung vorliegt.
- Es wurden keine Versuche mit einem leeren Wagen (CeSa-Prototyp) durchgeführt, da das Crashrohr erst bei Überschreitung eines bestimmten Kraftniveaus anspricht. Dies bedeutet, dass bei Unterschreitung dieses Kraftniveaus weder an der Drehgestellaufhängung noch an anderer Stelle Schäden entstehen können.
- Es wurden Vergleichsversuche mit zwei konventionellen großvolumigen Kesselwagen, die zu 95 % mit Wasser gefüllt waren, und einer Auf-
laufgeschwindigkeit von 34 km/h durchgeführt. Die Kesselwagen haben den Aufstoß vergleichsweise gut überstanden. Es entstanden keine Leckagen. Allerdings zeigten beide Fahrzeuge starke Verformungen in den Kopfrägerbereichen. Über die Schwallwirkung hatten sie eine hohe Energieaufnahme. Das geringere Geschwindigkeitsniveau bewirkte ein niedrigeres Kraftniveau. Es fand keine Überpufferung statt. Damit haben sich, bezogen auf das Schutzziel (kein Lade-
gutaustritt), beide Fahrzeuge nicht wesentlich schlechter verhalten als der CeSa-Prototyp.
- Ein Austausch von Crash-Elementen sollte nicht vor Ort vorgenommen werden. Das Fahrzeug sollte unbedingt einer Werkstatt zugeführt werden und dort genauer untersucht werden.
- Grundsätzlich ist die Überführung eines Wagens mit einem gestauchten Crash-Element möglich. Das Element kann herausgezogen und die Konstruktion blockiert werden. Der Puffer arbeitet dann als normaler Puffer weiter. Schwierigkeiten können jedoch bei Hydraulikpuffern auftreten, z.B. wenn die Hydraulikpatrone ausgetauscht werden muss.
- Eine Kombination des Crash-Elements ist mit allen Puffern möglich.

Antrag Deutschlands zu Crash-Elementen

Der Vertreter der UIC wies darauf hin, dass das Mandat dieser Arbeitsgruppe nur Eisenbahnkesselwagen umfasse. Daher sollten aus dem Antrag die Formulierung "Batteriewagen und Tragwagen von Tankcontainern" herausgenommen werden.

Der Vertreter der UIP war der Auffassung, dass der Vorschlag nicht den Stand der Technik, sondern den Stand der Forschung widerspiegelt. Er bemängelte, dass es noch keine Betriebserprobung über einen längeren Zeitraum gegeben habe und ihm bisher nur ein Hersteller für solche Crash-Elemente bekannt sei. Die Aufnahme konkreter Textvorschläge in das RID hielt er aus diesen Gründen für verfrüht.

Der Vertreter der Schweiz teilte mit, dass die Schweiz die Einführung einer solchen Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit von Kesselwagen unterstütze.

Der Vertreter der Niederlande war der Auffassung, dass festgeschrieben werden müsse, unter welchen Umständen ein Wagen, der einen Stoß mit einer Geschwindigkeit zwischen 20 und 40 km/h erfahren hat, weiter verwendet werden dürfe.

Der Vorsitzende wies nach diesen Beiträgen darauf hin, dass bereits jetzt regelmäßig Energieverzehrelemente in Triebfahrzeuge eingebaut werden. Der Vertreter der Fa. Alstom bestätigte, dass die Crash-Elemente ausreichend erforscht seien und sie auch in dieser Form in der Praxis eingesetzt werden können.

Der Vorsitzende wies darauf hin, dass die Formulierung des Vorschlags zulasse, dass das Schutzziel auch durch eine entsprechende Konstruktion des Vorbaus erreicht werden könne. D.h. neben dem Crash-Element könne der Hersteller den Vorbau eines Kesselwagens auch so auslegen, dass dieser die entsprechende Energie aufnimmt. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass auch die Firma Siemens Krauss-Maffei Keystone und die Firma EST ähnliche Crashpuffer herstellen.

Unter Berücksichtigung des Einwandes des Vertreters der UIC schlug der Vorsitzende folgende neue Formulierung vor:

"Kesselwagen müssen bei einem Auflaufstoß oder Unfall eine Energie in Höhe von mindestens 800 kJ durch plastische Verformung definierter Bauteile oder ähnlich wirkender Verfahren (z.B. Crash-Elemente) aufnehmen können, ohne dass es zu einer gefährlichen direkten Krafteinleitung in den Tank kommt. Der Energieverzehr darf erst bei Bedingungen erfolgen, die außerhalb des normalen Eisenbahnbetriebs ($v > 15$ km/h) liegen."

Der Vertreter Deutschlands wies darauf hin, dass die Vorgaben in der neuesten Ausgabe des ERRI B12/RP 17 davon ausgehen, dass Auflaufgeschwindigkeiten von mehr als 12 km/h außerhalb des normalen Eisenbahnbetriebs liegen.

Auf Nachfrage des Vertreters der Tschechischen Republik stellte der Vorsitzende klar, dass dieser Vorschlag nur den Neubau betreffe und nicht zu einer Nachrüstung des Altbestandes führen solle.

Zur Frage des Vertreters Frankreichs, was mit der Formulierung „ohne dass es zu einer gefährlichen direkten Krafteinleitung in den Tank kommt“ gemeint sei, stellte der Vorsitzende fest, dass festgelegt werden müsse, wieviel Energie abgebaut werden muss, bevor die Kraft in den Tank weitergeleitet wird.

Der Vertreter der UIC fragte, ob die vorgenannte Formulierung bedeute, dass eine maximale Energie auf den Tank nicht überschritten werden dürfe oder dass eine bestimmte Verformung des Tanks erlaubt sei, sofern es nicht zu einem Produktaustritt kommt. Der Vorsitzende erwiderte, dass nach seinem Verständnis das Ziel sein müsse, die Krafteinleitung über die Aufsattelung in den Tank hinein erst möglichst spät wirksam werden zu lassen.

Der Vertreter Deutschlands ergänzte, dass das Wort „plastisch“ gestrichen werden könnte, um auch elastische Verformung zuzulassen.

Der Vertreter der UIC schlug vor, das Schutzziel dahingehend zu verändern, dass statt der Energieaufnahme von 800 kJ eine Mindestauflaufgeschwindigkeit vorgesehen werden sollte. Der Vorsitzende wies darauf hin, dass die Arbeitsgruppe in der 1. Sitzung die Energieaufnahme von 800 kJ als Vorschlag formuliert habe.

Der Vertreter der UIP war der Auffassung, dass die Einführung einer solchen Maßnahme nur für bestimmte besonders gefährliche Güter vorgesehen werden sollte (z.B. Chlor oder Schwefeldioxid), um damit zunächst Erfahrungen zu sammeln. Außerdem merkte er an, dass das Schutzziel aus seiner Sicht so formuliert werden sollte, dass bei Auflaufstoßen bis zu einer bestimmten Geschwindigkeit durch rechnerische Verfahren oder durch Versuche gezeigt werden müsse, dass es nicht zu einem Aufreißen des Tanks kommt. Zu diesem Hinweis merkte der Vorsitzende an, dass man aus der Kenntnis der Forschungsvorhaben heraus eine Forderung stellen sollte, zu welcher Energieabsorption ein Kesselwagen außerhalb des normalen Eisenbahnbetriebs in der Lage sein müsse.

Die Arbeitsgruppe einigte sich nach dieser Diskussion auf folgende neue Schutzzielformulierung:

"Kesselwagen mit Tankcodierungen gemäß Tabelle 1 müssen bei einem Auflaufstoß oder Unfall eine Energie in Höhe von mindestens 800 kJ je Fahrzeugende durch

elastische oder plastische Verformung definierter Bauteile des Fahrgestells oder ähnlicher Verfahren (z.B. Einsatz von Crash-Elementen) aufnehmen können.

Der Energieverzehr durch plastische Verformung darf erst bei Bedingungen erfolgen, die außerhalb des Rahmens des normalen Eisenbahnbetriebs (Auflaufgeschwindigkeit ist größer als 12 km/h) liegen.

Bei der Energieaufnahme/dem Energieverzehr darf es zu keiner direkten Krafteinleitung in den Tank kommen, die zu einer plastischen Verformung des Tanks führen kann."

Aus Zeitgründen konnte die Arbeitsgruppe die Frage der Begrenzung auf besonders gefährliche Güter nicht behandeln.

Puffer und Pufferteller

Der Vertreter Deutschlands wies bei der Vorstellung seines Dokuments darauf hin, dass sich die vorgeschlagenen Maßnahmen nur auf Kesselwagen beschränken sollten und auf die Einbeziehung der Batteriewagen und Tragwagen von Tankcontainern wie beim vorhergehenden Dokument verzichtet werden sollte.

Der Vorsitzende fasste die Diskussion wie folgt zusammen:

- Neubauten von Kesselwagen sind künftig mit Hochleistungspuffern der Kategorie C auszurüsten. Da die dynamische Arbeitsaufnahme eines C-Puffers bei $\bullet \bullet 70$ kJ beginnt, wäre der Vorschlag Deutschlands von "75 kJ" in "70 kJ" zu ändern.
- Kesselwagen, die bestimmte gefährliche Güter befördern, sollen mit Hochleistungspuffern der Kategorie C ($\bullet \bullet 70$ kJ) ausgerüstet werden.
- Kesselwagen, die vor 1985 gebaut wurden und noch nicht mit Hochleistungspuffern der Kategorien A bis C ausgerüstet sind, müssen bis zu einem noch zu bestimmenden Zeitpunkt mit Hochleistungspuffern ausgerüstet werden, die ein Arbeitsaufnahmevermögen von mindestens 30 kJ haben.

Folgende Formulierung wurde von der Arbeitsgruppe angenommen:

"Kesselwagenneubauten sind mit Puffern auszurüsten, die jeweils mindestens 70 kJ dynamisches Arbeitsaufnahmevermögen erreichen.

In Verbindung mit Energieverzehreinrichtungen sind auch Puffer mit geringeren Arbeitsaufnahmevermögen zulässig, wobei das Gesamtsystem vergleichbare Werte erreichen muss.

Bestehende Kesselwagen mit Tankcodierungen gemäß Tabelle 1 müssen generell mit Puffern mit einem dynamischen Arbeitsaufnahmevermögen von mindestens 70 kJ ausgerüstet sein.

Bis zum xx.xx.2011 müssen alle Kesselwagen mit Puffern ausgerüstet sein, die jeweils mindestens ein dynamisches Arbeitsaufnahmevermögen von 30 kJ erreichen."

Das Jahr 2011 als Frist für die Nachrüstung älterer Kesselwagen ergibt sich aus einem Zeitraum von 6 Jahren für die wiederkehrende Prüfung der Fahrzeugtechnik bei einer für das Jahr 2005 vorgesehenen Inkraftsetzung.

Der Vertreter der UIP wies darauf hin, dass die Einhaltung dieser Frist nach seiner Auffassung nicht bei allen Wagen möglich sein werde.

Überpufferungsschutz

Zu diesem Tagesordnungspunkt lag keine Beratungsunterlage vor. Der Vorsitzende bat Deutschland, für die nächste Sitzung einen Vorschlag unter Berücksichtigung des Schutzziels, das bereits in der ersten Sitzung beschrieben worden sei, vorzulegen. Hierbei sollte geprüft werden, ob diese Maßnahme gegebenenfalls nur für bestimmte gefährliche Güter vorgesehen werden soll.

Sandwich-Cover für Tankböden

Der Vertreter Deutschlands stellte sein Dokument vor und erläuterte, dass für die angesprochenen Versuche bei der BAM ein so genannter IAEA-Dorn verwendet worden sei, der auch bei Tests von Verpackungen für radioaktive Stoffe verwendet werde.

Der Vertreter der UIC wies auf ähnliche Untersuchungen bei der TNO in den Niederlanden hin, bei denen die Durchstoßenergie bei Tankböden von Eisenbahnkesselwagen in Modellversuchen untersucht worden sei. Der Bericht zu diesen Untersuchungen aus dem Jahr 1990 wurde den Teilnehmern als Kopie zur Verfügung

gestellt. Besonders erwähnenswert sei, dass bei diesen Untersuchungen das Durchstoßen eines Tankbodens mit einem Puffer geprüft worden sei. Da nach Auffassung des UIC-Vertreters bei Unfällen im Eisenbahnverkehr häufig eine Penetrationen des Tankbodens durch einen Puffer erfolgt, sollte die Prüfung nicht mit einem spitzen Dorn, sondern mit einem pufferähnlichem Gegenstand durchgeführt werden.

Die Vertreterin Belgiens wies nochmals auf die Korrosionsproblematik hin. Der Vertreter Deutschlands berichtete, dass die BAM seit ca. 20 Jahren Erfahrungen mit isolierten Tanks gesammelt habe. Anfangs habe es Korrosionsprobleme durch den Chloridanteil in den Schäumen bzw. in der Glaswolle gegeben. Dieses Problem sei heute jedoch weitgehend gelöst. So könne z.B. die Tankoberfläche mit geeigneten Mitteln vorbehandelt werden. Dennoch sollte dieses Problem weiterhin beachtet werden.

Der Vorsitzende bat Deutschland, für die nächste Sitzung einen weiterführenden Vorschlag unter Berücksichtigung des TNO-Berichts vorzulegen. Darin sollte auch eine genauere Beschreibung des Forschungsvorhabens (einschließlich der Kosten) enthalten sein.

Lang-/Mittelträger / Selbsttragender Tank

Der Vertreter Deutschlands stellte die unterschiedlichen Anbindungsvarianten des Tanks an das Untergestell vor. Der wesentliche Unterschied zwischen der deutschen bzw. der französischen Variante und der russischen Variante liege darin, dass bei der russischen Variante die Vertikalverschiebungen nur durch die Spannklemmern verhindert werde, mit denen der Tank an den äußeren Stützsätteln befestigt ist, während bei der deutschen und der französischen Variante eine Befestigung auf den Längssätteln erfolge. Um eine optimale Anbindung festzulegen, wäre es wünschenswert, diese Frage in einem Forschungsvorhaben weiter zu untersuchen.

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs berichtete, dass es in seinem Land Erfahrungen mit selbsttragenden Tanks gebe; diese sollten im Forschungsvorhaben auch berücksichtigt werden. Das Vereinigte Königreich äußerte den Wunsch, sich einem solchen Forschungsvorhaben anzuschließen.

Der Vorsitzende bat den Vertreter Deutschlands, in Absprache mit dem Vertreter des Vereinigten Königreichs für die nächste Sitzung eine genauere Beschreibung des Forschungsziels und -inhalts sowie der Kosten des Forschungsvorhabens unter Berücksichtigung aller vier Varianten vorzulegen.

Der Vertreter UIC wies darauf hin, dass bei den so genannten selbsttragenden Kesselwagen, die in Großbritannien im Einsatz seien, auf jeder Seite zwischen den Untergestellaufgaben ein Träger angebracht sei. Wenn diese Leisten auch gewisse Längskräfte aufnehmen können, seien diese Wagen als "halb-selbsttragend" anzusehen. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs wird Abbildungen von diesen Kesselwagen zur Verfügung stellen.

Der Vertreter der UIC wies unter Bezug auf dieses Dokument klarstellend darauf hin, dass es in osteuropäischen Staaten auch Kesselwagen der russischen Variante gebe, die auch den UIC-Bestimmungen entsprechen.

Anbauten am Tank (Mannloch bei Druckgaskesselwagen, Leitern, Bühnen, etc.)

Der Vertreter Deutschlands stellte sein Dokument vor, das zwei Alternativen für einen neuen Vorschriftentext enthält.

Der Vertreter der UIC schlug vor, im RID zunächst das Schutzziel allgemein zu formulieren und dann auszuführen, dass das Schutzziel erfüllt sei, wenn UIC-Merkblatt 573 angewendet werde. Für die Formulierung des Schutzziels schlug er den folgenden abgewandelten Satz aus Absatz 1.1.10 des UIC-Merkblatts 573 vor:

"Die Befestigungen von angeschweißten Anbauteilen müssen so ausgeführt sein, dass das Aufreißen des Tankkörpers im Falle von unfallbedingten Beanspruchungen verhindert wird."

Ergänzend zu der Aufnahme des Schutzziels stellte der Vorsitzende die Frage, ob für den Altbestand eine Frist für die Um- oder Nachrüstung aufgenommen werden solle.

Der Vertreter der UIP war der Auffassung, dass dieser Aufwand in keinem Verhältnis zum erzielten Sicherheitsgewinn stehe, und bat daher, diese Maßnahme nur beim Neubau oder bei großen Umbauten, bei denen ohnehin eine Anwendung der Vorschriften für eine Neuzulassung erforderlich werde, anzuwenden.

Der Vorsitzende vertrat die Auffassung, dass nicht nur bei Neubauten und Umbauten mit Neuzulassung das neue Recht anzuwenden ist, sondern auch solche Reparaturen eingeschlossen sein sollen, bei denen Anbauteile für Reparaturzwecke abgetrennt und später wieder angeschweißt werden.

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs schlägt vor, den Antrag bezüglich des Altbestandes um die Formulierung "sofern praktisch möglich" zu ergänzen, da es Tankbauarten gibt, bei denen eine Um-/Nachrüstung nicht ohne weiteres möglich ist.

Der Vertreter Deutschlands wird für die nächste Tagung des RID-Fachausschusses einen Antrag vorlegen, in dem die vorgebrachten Bemerkungen berücksichtigt werden.

Dom und Domdeckel

Zum Antrag Deutschlands wies der Vertreter der UIC darauf hin, dass es auch aus seiner Sicht wünschenswert wäre, für den Eisenbahnverkehr nur noch 4-bar-Tanks zuzulassen. Allerdings gebe es beispielsweise im Vereinigten Königreich auch Klappdeckelkonstruktionen, die für 4 bar ausgelegt seien, aber keine vier Befestigungspunkte aufweisen. Diese Bauarten sollten nicht ausgeschlossen werden. Darüber hinaus sollte auch die Beschränkung für klappbare Domdeckel gestrichen werden.

Aufgrund der grundsätzlichen Übereinstimmung in der Arbeitsgruppe bat der Vorsitzende die Vertreter Deutschlands und der UIC, für die nächste Sitzung des RID-Fachausschusses einen gemeinsamen Antrag zu formulieren. Hierbei sollte geprüft werden, ob im ersten Satz die Formulierung "mindestens vier Befestigungspunkte aufweisen und" und die Beschränkung für klappbare Domdeckel gestrichen werden kann.

Verbesserung des Ausbesserungszustandes der Kesselwagen

Die Vertreter von UIC und UIP berichteten über die Ergebnisse ihres Abstimmungsgesprächs und baten die Arbeitsgruppe, der Einrichtung einer Unterarbeitsgruppe zuzustimmen, die einen Leitfaden "Empfehlungen zur Instandhaltung von Kesselwagen" erarbeitet.

Die Arbeitsgruppe stimmte diesem Vorschlag zu. Zu der Frage, wie detailliert ein solcher Leitfaden sein solle, wurde darauf hingewiesen, dass nur sicherheitstechnische Grundlagen gesammelt werden sollen, die jedoch um bestimmte Aussagen ergänzt werden können, z.B. zur Qualifikation des Personals. Auch wurde darauf hingewiesen, dass dieser Leitfaden nur Empfehlungen in Bezug auf den Tank und seine Ausrüstung, nicht jedoch in Bezug auf das Untergestell enthalten könne. Der Vorsitzende schlug darüber hinaus vor, das Handbuch in die drei Teile Betrieb, Wartung und Instandhaltung zu gliedern.

Herr Visser (UIC) bot an, die Leitung dieser Unterarbeitsgruppe zu übernehmen. Der Vorsitzende bat alle Teilnehmer zu prüfen, ob sich Mitarbeiter aus den jeweiligen Mitgliedstaaten an dieser Unterarbeitsgruppe beteiligen wollen und ob es in ihren Staaten bereits Unterlagen gebe, die für die Arbeit dieser Unterarbeitsgruppe von Nutzen sein können (z.B. Informationen von Herstellern/Betreibern von Kesselwagen und von der chemischen Industrie). Sie wurden gebeten, sich direkt mit Herrn Visser in Verbindung zu setzen.

Funktion der inneren Absperreinrichtung bei Beschädigung der äußeren Einrichtungen (Absatz 6.8.2.2.2 RID)

Zu diesem Punkt der Tagesordnung lag kein Beratungsdokument vor. Der Vertreter Deutschlands erläuterte daher den Hintergrund dieses Punktes. Nach Absatz 6.8.2.2.2 dritter Satz des RID könne unter bestimmten Bedingungen auf die innere Absperreinrichtung für bestimmte kristallisierbare oder sehr dickflüssige Stoffe verzichtet werden. Dieser Verzicht gelte auch für Tanks, die mit Ebonit oder einem thermoplastischen Material ausgekleidet seien. Danach wäre es möglich, in einem entsprechend ausgekleideten Tank bestimmte ätzende und giftige Stoffe oder brennbare Flüssigkeiten ohne inneren Verschluss zu befördern. Aus seiner Sicht sei es nicht nachvollziehbar, weshalb eine Tankauskleidung den Verzicht auf den inneren Verschluss begründen solle. Er gab allerdings zu bedenken, dass diese Frage möglicherweise besser in der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung erörtert werden sollte als in dieser Arbeitsgruppe.

Der Vertreter der UIC wies darauf hin, dass es sich nach seiner Kenntnis um eine alte Vorschrift handele, die auch in die UN-Empfehlungen aufgenommen worden sei.

Der Vorsitzende empfahl daher, diese Angelegenheit in der Gemeinsamen Tagung weiterzuverfolgen. Es sollte dabei geprüft werden, ob auch andere Stoffe, für die zwei Absperreinrichtungen gefordert seien, in diesen Tanks befördert werden dürfen.

Hohe Aufbauten auf Kesselwagentanks

In Schweden wurden in letzter Zeit häufiger hohe Aufbauten auf Kesselwagentanks zugelassen. Aus sicherheitstechnischer Sicht hält der Vertreter Schwedens diese Entwicklung jedoch für bedenklich, insbesondere wenn man diese Entwicklung mit den Ergebnissen des CeSa-Projekts vergleicht, bei dem unter

anderem ein tief eingebauter Domdeckel verwendet wird.

Der Vertreter der UIC erinnerte daran, dass die alte Fassung des UIC-Merkblatts 573 vorgesehen habe, dass Einrichtungen auf dem Tank zur Obenentleerung mit einer Schutzhaube versehen sein müssen. Im RID werden diese Schutzhauben nur bei Kesselwagen für die Beförderung giftiger Stoffe vorgeschrieben (Abschnitt 4.3.5 Sondervorschrift TU 14 und Abschnitt 6.8.4 Sondervorschrift TE 21). Es sollte überlegt werden, ob für Tanks mit solchen Aufbauten generell eine Schutzhaube vorgeschrieben werden müsse. Alternativ könnte auch ein innenliegendes Ventil für die Obenentleerung vorgesehen werden.

Der Vertreter der UIP vertrat die Auffassung, dass auch Schutzhauben die Sicherheit nicht erhöhen und daher besser die Höhe der Aufbauten begrenzt werden sollte.

Der Vertreter Schwedens wurde gebeten, für die nächste Sitzung ein weiterführendes Dokument vorzulegen, in dem die Frage der Höhe der Aufbauten und der Art der zulässigen Aufbauten behandelt wird.

Checkliste

Der Vertreter der UIC erläuterte anhand seines Dokuments, dass bei der Deutschen Bahn AG sicherheitsrelevante Tätigkeiten (z.B. Bremsprobe) bereits heute an Hand von Checklisten durchzuführen seien.

Der Vorsitzende erinnerte daran, dass bei der Untersuchung der Eisenbahnunfälle in Deutschland festgestellt worden sei, dass die Ursache des Unfalls in Elsterwerda eine nicht ordnungsgemäß durchgeführte Bremsprobe gewesen sei. Insofern sei empfohlen worden, ähnlich wie im Luftverkehr, die Abarbeitung bestimmter Arbeitsschritte über eine Checkliste zu kontrollieren.

Die anschließende Diskussion ergab, dass die Pflichten aufteilung in den einzelnen Staaten unterschiedlich geregelt ist. So ist in Belgien der Triebfahrzeugführer für den Zug verantwortlich. Seine Aufgaben sind ihm, getrennt nach Arbeiten zur Vorbereitung eines Zuges und Durchführung einer Zugfahrt, vorgeschrieben. Eine Checkliste würde den Arbeitsablauf eher stören.

In der Schweiz sind Treibfahrzeugführer und Wagenmeister gemeinsam verantwortlich. In Spanien unterscheidet man bei den Aufgaben zwischen der Vorbereitung und der Zugfahrt, da die Bremsen erst nach der Zusammenstellung des Zuges geprüft werden können.

Der Vertreter der UIC war der Auffassung, dass die technische Wagenkontrolle und die Bremsprobe getrennt betrachtet werden sollten. Die technische Wagenkontrolle sei bereits im Abschnitt 6.5 des UIC-Merkblatts 579-2 geregelt. Die Arbeitsgruppe sollte prüfen, ob die dort aufgeführten Vorgaben als ausreichend angesehen werden können.

Der Vorsitzende stellte zusammenfassend fest, dass die Checkliste nur bei der Vorbereitung eines Zuges zur Anwendung kommen solle. Während der Zugfahrt sei das Abarbeiten einer solchen Checkliste für den Triebfahrzeugführer nicht mehr möglich. Er bat daher die Teilnehmer, für die nächste Sitzung den Gesamtvorgang der Bremsprobe und die weiteren wagen-technischen Vorbereitungsarbeiten eines Zuges getrennt in Arbeitsschritten aufzunehmen und in einem Arbeitspapier zusammenzustellen. Danach sollte geprüft werden, inwieweit eine Regelung im RID erfolgen solle.

Sicherheitstraining des Personals

Die Vertreter der Niederlande und der UIC informierten über die Ausbildung des Personals in den Niederlanden bzw. bei der DB Cargo AG. In den Niederlanden seien 4 Ausbildungsstufen entsprechend den Verantwortlichkeiten und Pflichten der Mitarbeiter vorgesehen. Bei der DB Cargo werde seit Ende 2000 ebenfalls eine mehrstufige Schulung der Mitarbeiter durchgeführt. Die Grundschulung dauere 3 Tage. Darauf aufbauend werden bestimmte Mitarbeiter in einem zweijährigen Rhythmus in einer eintägigen Schulung fortgebildet. Für Triebfahrzeugführer sei darüber hinaus ein spezifisches Sicherheitstraining und die Nutzung von Fahr simulatoren für das Training des Verhaltens bei Unregelmäßigkeiten und Störungen vorgesehen.

Der Vertreter der UIC ergänzte, dass nach der Erfahrung der Bahnen der wichtigste Aspekt der Schulung sei, dass das beteiligte Personal (Wagenmeister, Rangierer und Triebfahrzeugführer) ausreichende Kenntnisse über Kesselwagen und deren Ausrüstung habe. Er verwies in diesem Zusammenhang auf die Informationsbroschüre von Railion, in der den Mitarbeitern anhand von Abbildungen erklärt werde, was sie bei Unregelmäßigkeiten zu tun haben.

In Spanien werden jährlich 12 Fortbildungen zu je 20 Stunden für das bei der Beförderung gefährlicher Güter beteiligte Personal durchgeführt. Nach der Trennung von Fahrweg und Betrieb muss das Ausbildungskonzept jedoch überprüft werden.

In Belgien erhalten Wagenmeister, Rangierpersonal und Triebfahrzeugführer eine Grundausbildung, die auch die

Beförderung gefährlicher Güter beinhaltet. Darüber hinaus werden alle 18 Monate weiterführende Schulungen für das Verhalten bei Zwischenfällen durchgeführt.

In der Schweiz erhalten Wagenmeister, Rangierpersonal und Triebfahrzeugführer ebenfalls eine Grundausbildung, in der auch ein besonderer Teil Gefahrgut enthalten ist. Anschließend werden jährlich wiederkehrende Schulungen durchgeführt. Für die Triebfahrzeugführer ist im Moment ein besonderes Training im Aufbau.

Der Vorsitzende wies nochmals auf die früheren Überlegungen der nationalen Arbeitsgruppe Deutschlands hin, wonach beim Vergleich der Verkehrsträger auffalle, dass im Straßenverkehr der Fahrzeugführer eine besondere gefahrgutspezifische Ersts Schulung und danach alle fünf Jahre eine Auffrischungsschulung absolvieren müsse. Der erfolgreiche Besuch dieser Schulungen werde dann in einem besonderen Gefahrgut-Führerschein, der ADR-Bescheinigung, dokumentiert. Es sei somit zu prüfen, ob auch für Triebfahrzeugführer und Wagenmeister eine entsprechende Regelung im RID vorgesehen werden sollte.

Der Vertreter Deutschlands wies darauf hin, dass die rechtliche Grundlage für die Schulung in sehr allgemeiner Weise in Kapitel 1.3 des RID enthalten sei. Es stelle sich jedoch die Frage, ob nicht auch im Eisenbahnbereich für bestimmte Beteiligte (Triebfahrzeugführer, Wagenmeister und Rangierpersonal) eine darüber hinaus gehende Regelung in das RID aufgenommen werden müsse, d.h. Regelungen zu Schulungen, deren Dauer und ihrer Wiederholungen. Da es bereits in den verschiedenen Staaten Schulungen gebe, müsse überlegt werden, wie diese angesichts des grenzüberschreitenden Einsatzes des Personals vereinheitlicht werden können. Es wäre denkbar, mit Hilfe der Europäischen Kommission einen Schulungskatalog zu erarbeiten, der auch für die Prüfung verwendet werden könne. Sollte die Arbeitsgruppe und der RID-Fachausschuss dieser Vorgehensweise zustimmen, könnte ein konkreter Inhalt erarbeitet werden.

Der Vertreter der UIC unterstützte den Vorschlag Deutschlands. Im Rahmen der nächsten Sitzungen der verschiedenen UIC-Arbeitsgruppen solle diskutiert werden, wie die Bahnen hierzu Beiträge leisten können, so dass für die nächste Sitzung bereits Grundlagen vorgelegt werden könnten. Er war ebenfalls der Auffassung, dass das vorhandene Schulungsmaterial vereinheitlicht und gegebenenfalls ergänzt werden sollte.

Der Vorsitzende forderte die Delegierten auf, für die nächste Tagung ein Dokument vorzulegen, in dem eine Aussage über Personenkreis, Mindestdauer der Schulung, Rhythmus und Mindestausbildungsinhalte getroffen werde.

Sachstand Forschungsvorhaben Telematik

Herr Professor Hecht von der Technischen Universität Berlin berichtete über den Stand der in Deutschland durchgeführten Forschungsvorhaben zum Telematikeinsatz. Im Auftrag des BMVBW seien zweistufige Versuchsreihen zur Entgleisungsdetektion und zur Ladegutüberwachung durchgeführt worden. Das wesentliche Ergebnis der Phase 1 sei gewesen, dass es möglich, eine Entgleisung sicher zu detektieren. In der anschließenden Phase 2 seien in einem Feldversuch 3 Kesselwagen (1 Chemiekesselwagen, 1 Gas-Kesselwagen und 1 Mineralölkesselwagen) mit unterschiedlicher Sensorik ausgerüstet worden (Ortungseinrichtung GSM/GPS, Beschleunigungssensor zur Entgleisungsdetektion und Feststellung von Rangierstößen sowie Temperatursensoren zur Messung der Temperatur des Ladeguts und des Achslagers). Der Chemiekesselwagen sei dabei am längsten und intensivsten in einer festen Relation zwischen Deutschland und Finnland eingesetzt worden. Der Einsatz im täglichen Fahrbetrieb habe gezeigt, dass die in der ersten Phase gefundenen Grenzwerte bezüglich der Entgleisungsdetektion nicht überschritten worden seien und dass diese somit für die Praxis geeignet seien. Außerdem seien wichtige Aspekte der Ladungsüberwachung (wie z.B. Kesseldruck und Längsstöße), der Logistik und der Datenübertragung untersucht worden. Die Ergebnisse zeigen die technische Machbarkeit des Telematikeinsatzes. Zur weiteren Information erhalten die Teilnehmer eine Kopie des in der Zeitschrift ZEVrail Glasers Annalen erschienenen Artikels "Überwachung von Eisenbahngüterwagen mittels Telematik". Nach diesen beiden Forschungsvorhaben sei in Deutschland ein weiteres Forschungsvorhaben (die so genannte Phase 3) an die Firma Dornier vergeben worden. In der Phase 3 werde zurzeit die Kommunikation zwischen Fahrzeug/Ladung und Triebfahrzeugführer/Fahrzeugführer untersucht.

Der Vertreter Deutschlands ergänzte, dass beim Einsatz der Telematik nach dem derzeitigen Stand der Diskussion zwei Schnittstellen von Relevanz seien: Die Kommunikation zwischen dem Wagen und dem Triebfahrzeugführer und die Kommunikation zwischen dem Wagen und einer Zentrale. Um eine einheitliche Kommunikation sicherzustellen, sollte in einem rechtlich verbindlichen Regelwerk (RID) der Anstoß für den Telematikeinsatz gegeben werden. Da die bisherigen Erkenntnisse gezeigt haben, dass die

stationären Anlagen für die Interessen bei der Beförderung gefährlicher Güter (exakte Entgleisungsdetektion, Druckdetektion) nicht in Frage kommen, sollte die wagenbezogene Telematik vorgegeben werden. Die notwendigen Schnittstellen und die technischen Spezifikationen sollten nicht im RID erscheinen, sondern durch die Normung (z.B. in einem UIC-Merkblatt oder in einer übergreifenden Norm für alle Verkehrsträger) geregelt werden.

Der Vertreter der UIC teilte mit, dass bei der DB Cargo AG derzeit rund 13.000 Wagen mit Telematiksystemen ausgerüstet werden. Hierbei handele es sich um Flottenmanagementsysteme und um technische Vorrichtungen zum Diebstahlschutz. Die Stromversorgung erfolge über Batterien mit einer Lebensdauer von einer Revisionsperiode (6 Jahre). Der Vertreter Deutschlands bat die Vertreter der UIC, über die genaue Ausrüstung dieser Wagen im RID-Fachausschuss zu berichten, damit dort der bisherige Erkenntnisstand bei der DB Cargo AG in der weiteren Diskussion berücksichtigt werden könne.

Medienmitteilung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 27. Juni 2002

Aufgrund des Unfalls in Schweizerhalle bei Basel im Jahre 1986 wurde 1991 in der Schweiz die Störfallverordnung erlassen. Ziel dieser Störfallverordnung ist der Schutz der Bevölkerung und der Umwelt. Sie ist auch auf Bahnanlagen anzuwenden. Später wurden dann einheitliche Kriterien zur Evaluation der Risiken erarbeitet und in einer Richtlinie veröffentlicht. Die Evaluation hat ergeben, dass 34 Kilometer der schweizerischen Bahnstrecken im untragbaren Risikobereich liegen. Aus diesem Grunde wurden Maßnahmen erarbeitet, um alle Bahnstrecken der Schweiz wieder in einen akzeptablen Bereich zu bringen. Hierzu wurde eine gemeinsame Erklärung zwischen der schweizerischen Regierung, den schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und der chemischen Industrie unterzeichnet, deren Maßnahmen in einem Dokument der Schweiz wiedergegeben waren.

Der Vorsitzende des RID-Fachausschusses wies darauf hin, dass die von der Schweiz beschlossenen Maßnahmen erhebliche Auswirkungen auf den nationalen und internationalen Eisenbahnverkehr haben. Er bat den Vertreter der Schweiz, diese Information auch an den RID-Fachausschuss weiterzuleiten, damit dort eine politische Diskussion erfolgen könne. Der Vertreter der Schweiz sicherte dies zu und ergänzte, dass diese Maßnahmen nur für Verkehre innerhalb der Schweiz

und nur für die Unterzeichner der gemeinsamen Erklärung gelten und somit nicht für Transitverkehre zur Anwendung kommen.

Vom Vertreter Frankreichs wurde Interesse an der Methode der Risikobewertung bekundet. Insbesondere wäre interessant, wie das Risiko bestimmter Strecken evaluiert worden sei und wie festgestellt worden sei, dass ein nicht tragbares Risiko bestehe. Der Vertreter der Schweiz führte aus, dass jede Strecke in Streckenteile von 100 m zerlegt und das Risiko jedes Streckenteils bewertet worden sei. Er bot an, die Arbeitsgruppe über die genauen Kriterien bei der nächsten Sitzung zu unterrichten.

Zu der Ausrüstung der Kesselwagen mit Entgleisungsdetektoren ergänzte der Vertreter der Schweiz, dass die SBB und die chemische Industrie die Auswahl der Wagen gemeinsam vorgenommen haben. Es handele sich dabei um Kesselwagen, die besonders gefährliche Güter transportieren. Diese Wagen verkehren sowohl in Ganzzügen als auch in gemischten Zügen im In- und Ausland. Die Maßnahme koste die SBB ca. 7 Mio. CHF.

Zur Funktionsweise der Entgleisungsdetektoren teilte der Vertreter der Schweiz mit, dass es sich um einen mechanisch-pneumatisch wirkenden Entgleisungsdetektor handele, der weder elektrische Energie noch technische Einrichtungen zur Datenübertragung benötige. Er könne in vorhandene Fahrzeuge eingebaut werden. Eine Erprobung im täglichen Betrieb der SBB habe zu keinen Fehlauflösungen geführt, so dass von einer hohen Zuverlässigkeit ausgegangen werden könne. Der Entgleisungsdetektor sei von der UIC zugelassen, d.h. er könne auch im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden. Im UIC-Merkblatt 541-08 seien allgemeine Anforderungen an Entgleisungsdetektoren beschrieben, so dass es kein Monopol für eine bestimmte Herstellerfirma gebe. Das UIC-Merkblatt regele unter anderem auch Einzelheiten wie Kennzeichnung und Vorgehen bei Fehlauflösungen. Zur Erläuterung der Wirkungsweise wird der Vertreter der Schweiz bei der nächsten Sitzung einen Kurzfilm vorführen sowie ein Modell und eine Zeichnung vorstellen. Die Kosten für die Ausrüstung eines Wagens mit Entgleisungsdetektoren betragen im Moment 1600 €.

Der Vertreter Deutschlands wies darauf hin, dass der Einsatz eines mechanisch-pneumatischen Entgleisungsdetektors bereits in der nationalen Arbeitsgruppe Deutschlands erörtert worden sei. Der bei der SBB vorgesehene Detektor sei nach Auskunft des Vertreters der Schweiz mit dem im Abschlussbericht erwähnten baugleich. Dies würde bedeuten, dass eine einmal eingeleitete Zwangsbremse nicht mehr aufgehoben

werden könne, selbst wenn der Zug dadurch in einem Tunnel oder auf einer Brücke zum Halten komme. Der Vertreter der Schweiz erläuterte, dass die Philosophie der Schweiz in den Fällen, in denen Güterzüge betroffen seien, vorsehe, dass – im Gegensatz zu Personenzügen – der Zug bei einer Entgleisung oder einem Brand im Tunnel stehen bleibt und dem Triebfahrzeugführer die Flucht mit einer Maske ermöglicht wird.

Der Vertreter der UIC erklärte auf Nachfrage, dass bei der Erstellung des UIC-Merkblattes für Entgleisungsdetektoren die Tunnelproblematik nicht berücksichtigt worden sei.

Der Vertreter Deutschlands berichtete, dass es in seinem Land einen Unfall gegeben habe, bei dem ein mit Papier beladener Güterwagen in entgleistem Zustand mehrere Kilometer mitgeschleppt worden und dann brennend in einem Tunnel zum Halten gekommen sei. Der Unfall habe in der Brandbeherrschung im Tunnel sehr große Probleme bereitet. Auch wegen der möglichen Begegnung mit Personenzügen in Tunnels sollte die Möglichkeit der Beeinflussung einer Zwangsbremmung gegeben sein.

Der Vorsitzende ergänzte, dass der Unfall im Mont-Blanc-Tunnel gezeigt habe, dass in einem Tunnel Hitzegrade entstehen, die dazu führen, dass auch fast alle weiteren Fahrzeuge in Brand geraten. Dies würde bei einem Ganzzug mit Chemie-Kesselwagen zu einer großen Katastrophe führen.

Der Vorsitzende des Fachausschusses regte an, dass die im Maßnahmenkatalog der Schweiz enthaltenen technischen Vorschläge zur Verbesserung der Sicherheit (z.B. spezielle Kesselwagen für Chlor und Schwefeldioxid) zuerst in der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" erörtert werden und anschließend dem RID-Fachausschuss konkrete Anträge unterbreitet werden.

Der Vertreter der UIC wies darauf hin, dass Streckensperrungen gemäß Kapitel 1.9 des RID möglich seien. Der Vertreter der Niederlande informierte darüber, dass in seinem Land das Umweltministerium mit der Chlorindustrie ein Abkommen zur Reduzierung des Transportaufkommens auf 10 bis 20 % des derzeitigen Aufkommens geschlossen habe. Der Vertreter Frankreichs ergänzte, dass Frankreich und das Vereinigte Königreich Einschränkungen bei Beförderungen durch den Kanaltunnel vorgesehen haben.

Der Vertreter Deutschlands wies darauf hin, dass Kapitel 1.9 des RID auch festlege, dass Streckensperrungen den anderen Staaten mitgeteilt werden

müssen. Darüber hinaus empfahl er, für die Anwendung dieses Kapitels einheitliche Standards zu erarbeiten, damit den Staaten einheitliche Handlungsanweisungen zur Verfügung stehen und die Plan- und Durchführbarkeit von internationalen Beförderungen gewährleistet bleibe. Da die Bahnen als Beförderer ein großes Interesse daran haben dürften, bat er die Vertreter der UIC, solche einheitlichen Handlungsanweisungen zu entwerfen.

In diesem Zusammenhang wurde angesprochen, dass einheitliche Handlungsanweisungen auch bei der Behandlung von Kesselwagen nach der Feststellung eines Verstoßes gemäß Absatz 1.4.2.2.4 RID sinnvoll wären. Der Vertreter Deutschlands wurde gebeten, für die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe einen entsprechenden Entwurf vorzulegen.

Zwischenfall in Roermond (Niederlande) am 18. April 2002

Der Vertreter der Niederlande berichtete über den Zwischenfall in Roermond, bei dem ein mit Methanol befüllter Kesselwagen einen Teil seines Bremssystems verloren habe und entgleist sei. Ein kurzes Stück weiter habe sich der Wagen wieder aufgegleist, ohne dass der Triebfahrzeugführer etwas bemerkt habe. Am Ende der Fahrt sei festgestellt worden, dass der Wagen beschädigt war. Bei der Inspektion der Infrastruktur sei festgestellt worden, dass Weichen und Schwellen beschädigt waren. Erst im Nachhinein sei ein Zusammenhang zwischen Wagen- und Streckenschaden hergestellt worden.

Er kam zu folgenden Schlussfolgerungen:

- eine Entgleisung muss unbedingt festgestellt werden,
- im RID muss die allgemeine Unterhaltung des Kesselwagens und nicht nur des Tanks geregelt werden,
- es muss ausgeschlossen werden, dass bei kleineren Reparaturen Ersatzteile verwendet werden, die nicht unbedingt zum Wagen passen.

Die Nachfrage bei Herrn Professor Hecht ergab, dass diese Entgleisung durch den Telematik-Entgleisungsdetektor und auch durch den Entgleisungsdetektor, der bei den SBB zum Einsatz kommt, innerhalb von 2 Sekunden detektiert worden wäre.

Zwischenfall in Amersfoort (Niederlande) am 20. August 2002

Bei einem Zwischenfall in Amersfoort sind 50 bis 100 l Acrylnitril ausgetreten. Ursache war wahrscheinlich eine defekte Dichtung.

Nächste Sitzungen der Arbeitsgruppe

Der Vertreter Deutschlands bot an, im nächsten Jahr wieder zwei zweitägige Sitzungen in Deutschland auszurichten. Die genauen Termine sollten bei der nächsten Sitzung des RID-Fachausschusses (Bern, 18. bis 21. November 2002) festgelegt werden.

Gemeinsame RID/ADR-Tagung

Genf, 9. bis 12. September 2002

26 Staaten und 10 nichtstaatliche Organisationen sowie die Europäische Kommission haben an dieser Tagung unter dem Vorsitz von Herrn A. Johansen (Norwegen) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn H. Rein (Deutschland) teilgenommen. Bei dieser Tagung wurden in erster Linie folgenden Themen behandelt:

- Offene Fragen
- Neue Anträge
- Verschiedenes
- Tanks (mit Ad-hoc-Arbeitsgruppe)
- Normen (mit Ad-hoc-Arbeitsgruppe)
- Zukünftige Arbeiten

Aus der Erinnerung der „Ridologen“ war dies das erste Mal, dass eine solche Tagung auf Grund der Tatsache, dass alle offiziellen Dokumente und - entsprechend den neuen Regeln - alle informellen Dokumente mit Bezug auf offizielle Dokumente behandelt wurden, um einen Tag verkürzt werden konnte! Auch dabei handelt es sich wahrscheinlich um eine Premiere!

Offene Fragen

Die Gemeinsame Tagung hat neue Vorschriften für die Beförderung von mit PCB oder PCT kontaminierten festen Stoffen (Bodenaushub) in loser Schüttung mit einem Grenzwert von 1000 mg/kg angenommen. Dieser Grenzwert wurde aufgenommen, um die Beförderung von PCB und PCT im reinen Zustand auszuschließen. Nachdem eine offensichtliche Notwendigkeit bestand, derartige Transporte zu regeln, wurde damit eine Lücke im Regelwerk geschlossen.

Die Gemeinsame Tagung hat es dagegen abgelehnt, einem Antrag der chemischen Industrie zu folgen und die Pflicht, Umverpackungen mit den verschiedenen UN-Nummern aller in derselben Umverpackung enthaltenen gefährlichen Gütern zu versehen, aufzuheben. Die Übereinstimmung mit den UN-Modellvorschriften und dem IMDG-Code sowie mit den Vorschriften für Versandstücke wurde damit beibehalten.

Sicherheitsberater

Ein Dokument Belgiens betreffend die Erneuerung des Schulungsnachweis des Sicherheitsberaters (Unterabschnitt 1.8.3.16) und insbesondere die Wahl zwischen der ergänzenden Schulung und dem Text führte zu einer langen Diskussion, in der insbesondere Folgendes festgestellt wurde:

- Rechtlicher Zusammenhang (vorläufige Koexistenz von zwei rechtlichen Rahmen – Europäische Richtlinie und RID/ADR);
- Harmonisierung der Vorschriften für diese Erneuerung;
- Mindestanforderungen betreffend die Dauer (abhängig von den Änderungen der Regelwerke), den Inhalt und die Fragenkataloge;
- die Rolle des Sicherheitsberaters, auch was die Sicherung von Transporten betrifft.

Bezüglich der Koexistenz unterschiedlicher Rechtsrahmen wurde festgestellt, dass die Anlagen zu den europäischen Richtlinien, die den Text des umstrukturierten RID/ADR und somit den Abschnitt 1.8.3 beinhalten, immer noch nicht veröffentlicht worden sind und die europäische Richtlinie für den Sicherheitsberater nicht geändert werden kann, bevor die Europäische Kommission nicht eine neue „ADN“-Richtlinie für Beförderungen auf Binnenwasserstraßen ausgearbeitet und angenommen hat.

Mehrere Delegationen waren der Auffassung, dass diese verwaltungs- und verfahrenstechnische Blockierung nicht verhindern sollte, die Entwicklung dieser Vorschriften betreffend den Sicherheitsberater in Abschnitt 1.8.3 voranzutreiben, um die bei internationalen Beförderungen eventuell auftretenden praktischen Anwendungsprobleme zu regeln, insbesondere da es der Unterabschnitt 1.8.3.17 im Falle einer Entwicklung dieser Vorschriften den Mitgliedstaaten der Europäischen Union ermöglichen würde, weiterhin die Vorschriften der europäischen Richtlinie anzuwenden.

Hinsichtlich des Grundsatzes bestätigte die Gemeinsame Tagung, dass die Erneuerung des Schulungsnachweises auf der Grundlage einer Schulung oder einer Wiederholungsprüfung erfolgen kann und die Prüfung nicht zwingend vorgeschrieben ist, wenn ein Auffrischungslehrgang besucht worden ist.

Bezüglich der Maßnahmen zur Harmonisierung der Schulung und der Wiederholungsprüfungen beschloss die Gemeinsame Tagung mit großer Mehrheit, dass ein Paket von Mindestanforderungen festgelegt werden sollte. Der Vertreter Belgiens war der Meinung, dass diese Anforderungen so bald wie möglich verfügbar sein sollten, um sie ab 2004 auf nationaler Ebene anwenden zu können, auch wenn die entsprechenden Änderungen im RID/ADR erst zum 1. Januar 2005 in Kraft treten könnten. Er wird für die nächste Tagung einen Antrag unter Berücksichtigung der Tatsache vorlegen, dass Deutschland und Portugal bereits über Grundvorschriften verfügen und die IRU sich ebenfalls mit diesem Thema befasst.

Neue Anträge

Die Gemeinsame Tagung hat beschlossen, die Beförderung radioaktiver Stoffe mit geringer spezifischer Aktivität (UN-Nummer 2912) und oberflächenkontaminierter Gegenstände (UN-Nummer 2913) in loser Schüttung zuzulassen.

Mit indikativer Abstimmung beschloss die Gemeinsame Tagung, die UIC zu ermutigen, ihre Arbeiten fortzusetzen und sowohl der Gemeinsamen Tagung als auch dem UN-Expertenunterausschuss einen Antrag vorzulegen, der insbesondere darauf abzielt, eine Begriffsbestimmung für den Siedebeginn entsprechend der Norm ASTM D 86 aufzunehmen, um das Problem der Tankbeförderung von Gemischen entzündbarer Stoffe, die geringe Mengen gelöster Gase enthalten, mit einem Siedebeginn unter 35 °C, jedoch mit einem Dampfdruck von höchstens 110 kPa zu lösen. Dieser Fall ist im RID/ADR nicht vorgesehen.

Verschiedenes

Risiken bei der Beförderung von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern

Der Vertreter Frankreichs stellte ein Dokument vor, das er dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter unterbreitet hatte und das eine Untersuchung über die Richtigkeit des Systems der Freistellungen betreffend die in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Güter enthält. Ziel dieses

Dokuments ist es, die Diskussionen über die Risiken dieser Beförderungsart wieder aufzunehmen.

Er erklärte, dass die Untersuchung hinsichtlich der Entzündbarkeit gezeigt habe, dass die Aufteilung einer Menge an gefährlichen Gütern in kleine Verpackungen nicht systematisch eine proportionale Verringerung des Risikos bedeute, da der Brand einer einzigen Palette solcher Güter einen bedeutenden Wärmefluss erzeuge und unter Umständen schwieriger zu beherrschen sei als der Brand einer gleichen Menge in großen Verpackungen.

Hinsichtlich der Giftigkeit habe die Untersuchung gezeigt, dass das Austreten einer kleinen Menge an Stoffen der Klasse 6.1 genauso schwerwiegende Auswirkungen auf die Umwelt haben könne wie eine große Menge an umweltgefährdenden Stoffe der Klasse 9.

Er erinnerte daran, dass die Vorschriften des IMDG-Codes, der Technischen Anweisungen der ICAO sowie des RID/ADR/ADN in diesem Bereich nicht harmonisiert seien. Frankreich werde insbesondere bezüglich der Bezeichnung der Versandstücke auf der Ebene des UN-Expertenunterausschusses eine für alle Verkehrsträger annehmbare Lösung suchen. Falls auf dieser Ebene jedoch keine Lösung gefunden werden könne, werde die Regierung Frankreichs Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN zumindest hinsichtlich der Kennzeichnung der Fahrzeuge vorlegen, da die gegenwärtigen Vorschriften die Risiken dieser Beförderungen seiner Meinung nach nicht ausreichend berücksichtigen. Diese Änderungen könnten für Binnenverkehre auf regionaler Ebene durchgeführt werden.

Verschiedene Delegierte begrüßten den Vorstoß Frankreichs und hoben die derzeit festgestellten Schwierigkeiten hervor: Mangel an Übereinstimmung zwischen den für die einzelnen Verkehrsträger geltenden Vorschriften sowie die sich daraus ergebenden Probleme in Häfen und Flughäfen; Fehlen eines Beförderungsdokumentes und Informationsprobleme für die Rettungskräfte. Zwei Lösungen könnten ins Auge gefasst werden: Beschränkung des Inhalts, um inakzeptable Risiken auszuschließen, oder Maßnahmen auf dem Gebiet der Information und der Bezeichnung, um die Rettungskräfte zu informieren.

Andere Delegierte waren der Auffassung, dass die Seeverkehrsvorschriften nicht der wirtschaftlichen Realität des Binnenverkehrs in Europa entsprechen, die Situation jedoch verbessert werden könnte, indem nicht ein Beförderungsdokument gefordert wird, sondern indem ein kohärentes System für eine geeignete

Kennzeichnung von Versandstücken und Beförderungsmitteln vorgesehen wird.

Die Gemeinsame Tagung sprach die Frage der Sondervorschriften in Zusammenhang mit Verbrauchsgütern an, die in verschiedenen verkehrsträgerspezifischen Vorschriften bestehen, und stellte fest, dass auch der UN-Expertenunterausschuss diesbezügliche Vorschläge geprüft hat.

Die Delegierten wurden gebeten, über diese Fragen nachzudenken.

Beförderung gefährlicher Güter und Sicherung

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs stellte ein Dokument vor, das er zusammen mit Namibia, der Europäischen Kommission und dem internationalen Verband für Seifen, Wasch- und Reinigungsmittel (AISE) dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter unterbreitet hat und das bei dessen nächster Tagung (2. bis 6. Dezember 2002) beraten werden soll.

Dieser Antrag zielt darauf ab, in den UN-Modellvorschriften ein Kapitel 1.4 für die Sicherung von Transporten (mit einer Tabelle, in der die sensibelsten gefährlichen Güter aufgezählt sind) und ein Kapitel 7.2 betreffend die für die jeweiligen Binnenverkehrsträger (Straße, Schiene, Binnenschifffahrt) spezifischen Vorschriften aufzunehmen.

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs unterstrich die Bedeutung, die seine Regierung einer raschen Umsetzung derartiger Sicherheitsvorschriften auf internationaler Ebene beimesse, und bat die Delegierten der Gemeinsamen Tagung, ihm ihre Vorbemerkungen zukommen zu lassen.

Der Vertreter Deutschlands begrüßte den Grundsatz dieses Antrags, bemerkte jedoch, dass dieser Antrag vom Empfehlungsentwurf, der von einer Arbeitsgruppe ausgearbeitet worden sei und innerhalb der Europäischen Union diskutiert werde, abweiche und verstärkt die Regeln des angelsächsischen Rechts widerspiegele. Insbesondere werden den Unternehmen Pflichten auferlegt, die von diesen nicht erfüllt werden können, da ihnen die dazu notwendigen Informationen fehlen, und die eher den zuständigen Behörden zufallen.

Er unterstrich die Notwendigkeit einer Betrachtung der Kosten-/Nutzenrelation und der praktischen und rechtlichen Schwierigkeiten in Verbindung mit der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen, insbesondere das Führen eines Befördererregisters (Abschnitt

1.4.2), die Elemente des Sicherheitsplans (Unterabschnitt 1.4.3.2), die Überprüfung des polizeilichen Führungszeugnisses des Arbeitnehmers durch den Arbeitgeber (Abschnitt 1.4.5), usw.

Er bat die Sekretariate, bei ihren jeweiligen Rechtsdiensten zu prüfen, ob derartige Sicherheitsvorschriften in Anbetracht der Ziele dieser rechtlichen Instrumente in den Anhängen des COTIF und den Anlagen des ADR erscheinen können.

Der Vertreter Frankreichs unterstützte die meisten der von Deutschland geäußerten Vorbehalte und wies auf die Unterschiede zwischen Sicherheitsempfehlungen und deren Umsetzung in zwingende rechtliche Vorschriften hin.

Der Vertreter der Russischen Föderation war der Meinung, dass der Antrag des Vereinigten Königreichs sehr aktuell ist. Er erklärte, dass die meisten der vorgeschlagenen Maßnahmen in seinem Land bereits in Kraft seien und nur noch das Problem der Routenplanung geregelt werden müsse. Er zeigte sich glücklich darüber, dass diese Diskussionen durch das Vereinigte Königreich in Gang gesetzt worden seien und nun in offizieller Weise geführt werden können.

Der Vertreter Belgiens war der Auffassung, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen weder realistisch sind noch dem verfolgten Ziel entsprechen.

Der Vertreter Portugals erinnerte an die Diskussionen bezüglich der Frage „Transport und Sicherheit“ bei der letzten Tagung des Binnenverkehrsausschusses, der seine nachgeordneten Organe gebeten habe, sich mit dieser Frage zu beschäftigen, und an die Folgearbeit, die von der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter zu dieser Frage geleistet worden sei.

Der Vertreter Spaniens unterstrich die Bedeutung der Rolle der zuständigen Behörden bei den Kontrollmaßnahmen wie denen, die in Kapitel 1.8 des RID/ADR vorgesehen seien.

Der Vertreter der Schweiz erinnerte daran, dass es im RID/ADR bereits Vorschriften für die Sicherung gebe (siehe Kapitel 8.4 des ADR z. B. für die Überwachung der Fahrzeuge). Er erklärte, dass man sich gegebenenfalls davon anregen lassen sollte, um die Aufnahme neuer Vorschriften und die Umsetzung durch die verschiedenen Beteiligten der Transportkette zu vereinfachen.

Der Vertreter der IRU war der Auffassung, dass das in Abschnitt 1.4.2 vorgesehene Register für Beförderer von

sensiblen Gütern nicht nur die Beförderer, sondern alle an der Transportkette Beteiligten umfassen sollte. Er teilte mit, dass seine Organisation nicht gegen Sicherungsmaßnahmen sei, deren Kosten-/Nutzenverhältnis vernünftig sei, jedoch befürchte, dass dies zu unlauterem Wettbewerb und Diskriminierung zwischen den Beförderern der verschiedenen Staaten führen werde.

Tanks

Die technischen Fragen in Zusammenhang mit Tanks wurden einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe anvertraut, die an zwei Tagen parallel zum Plenum getagt hat. Der Bericht dieser Gruppe, der vom Vorsitzenden der Arbeitsgruppe (Herr Ludwig, Deutschland) vorgestellt wurde, wurde von der Gemeinsamen Tagung geprüft. Auf der Grundlage der Empfehlungen der Arbeitsgruppe wurden Beschlüsse gefasst.

Normen

Die Gemeinsame Tagung bedauerte, dass entgegen der bei der vorherigen Tagung vorgebrachten zwingenden Forderung (siehe Zeitschrift 1/2002, S. 8) keine EN-Norm bzw. kein EN-Normenentwurf den Delegierten vor der Tagung zur Verfügung gestellt wurde, wodurch es praktisch unmöglich war, bei dieser Tagung einen Beschluss betreffend die Aufnahme von Verweisen auf EN-Normen zu fassen.

Der Vertreter des CEN teilte mit, dass es ihm auf Grund der Autorenrechte und der Tatsache, dass der Erlös aus dem Verkauf dieser Normen die Haupteinnahmequelle des CEN darstelle, nicht möglich sei, diese Normen bzw. Normenentwürfe öffentlich zu verbreiten. Er forderte die Delegierten auf, sich diese bei ihren nationalen Normierungsgremien zu besorgen.

Die Gemeinsame Tagung war jedoch der Auffassung, dass das CEN in der Lage sein müsste, diese Normen bzw. Normenentwürfe dem Sekretariat und den Regierungsvertretern aller Vertragsstaaten des RID und des ADR vertraulich mitzuteilen. Andernfalls wäre es nicht möglich, Verweise auf besagte Normen in die Regelwerke aufzunehmen, wobei dies auch nicht im Interesse des CEN wäre. Sie beauftragte eine Arbeitsgruppe unter dem Vorsitz des stellvertretenden Vorsitzenden mit der Ausarbeitung von Verfahren zur Zusammenarbeit mit dem CEN.

Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe stellte die Ergebnisse vor, zu denen die Arbeitsgruppe hinsichtlich des Verfahrens und des Mandates gelangt war. Das

genannte Verfahren und Mandat sind im Dokument OCTI/RID/GT-III/2002-B/Add.3 enthalten, das in die Homepage der OTIF (www.otif.org) eingestellt ist.

Der Vorsitzende präziserte folgende Punkte:

- a) Die Vertreter von Staaten, die nicht Mitglieder des CEN sind oder keinen nationalen Vertreter in den Arbeitsgruppen des CEN haben und die technische Bemerkungen zu den Normenentwürfen des CEN vorzubringen haben, können diese an den Berater des CEN richten, der diese an das CEN weiterleiten wird.
- b) Die Staaten, die an einer Teilnahme an der Arbeitsgruppe interessiert sind, werden gebeten, ihre Vertreter bis zum 30. November 2002 zu benennen und den Sekretariaten die Kontaktadressen dieser Vertreter (E-Mail) mitzuteilen.
- c) Eine erste Tagung wird ausnahmsweise vor der nächsten Gemeinsamen Tagung im Januar 2003 stattfinden, um insbesondere die Normen für Tanks zu prüfen.
- d) Der Berater des CEN wird die Normenentwürfe und deren Bewertung den Mitgliedern der Arbeitsgruppe übermitteln.
- e) Die Mitglieder der Arbeitsgruppe müssen diese Normen prüfen und ihre Bemerkungen schriftlich an den Vorsitzenden und gegebenenfalls auch an die Mitglieder der Arbeitsgruppe richten.
- f) Um lange Diskussionen innerhalb der Gemeinsamen Tagung zu vermeiden, wird die Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung Anträge vorlegen, nachdem diese in der Arbeitsgruppe beraten worden sind.
- g) Alle Staaten, die Vertragsstaaten des RID/ADR sind, können sich in der Arbeitsgruppe durch Sachverständige vertreten lassen.
- h) Die UIC und die ISO können in ihrer Eigenschaft als Normungsorgane an der Arbeitsgruppe teilnehmen.
- i) Auf Vorschlag des Vorsitzenden der Arbeitsgruppe ernennt die Gemeinsame Tagung für die Dauer eines Jahres Herrn Schulz-Forberg (Deutschland) zum Vorsitzenden und Herrn P. Wolfs (CEN) zum stellvertretenden Vorsitzenden der Arbeitsgruppe.

Die Gemeinsame Tagung genehmigte alle diese Vorschläge.

Zukünftige Arbeiten

Die Gemeinsame Tagung legte folgenden Zeitplan fest:

Februar bis April 2003:

Vorbereitung der Anträge für die Harmonisierung mit den UN-Modellvorschriften durch das Sekretariat in Form von informellen Dokumenten in englischer und französischer Sprache

24. bis 28. März 2003:

Gemeinsame Tagung in Bern, bei der die neuen UN-Empfehlungen nicht erörtert werden.

26. bis 28. Mai 2003:

Besondere Arbeitsgruppe (ohne Übersetzung in Genf) zur Überprüfung der Anträge des Sekretariats, zur Ergänzung mit den besonderen Beförderungsbedingungen des RID/ADR/ADN, die in den UN-Modellvorschriften nicht vorgesehen sind, und zur Vorbereitung definitiver Anträge

1. bis 10. September 2003:

Gemeinsame Tagung in Genf mit prioritärer Prüfung der definitiven Anträge zur Harmonisierung und Beschlussfassung zu den sonstigen offenen Fragen.
(Übersetzung)

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Ausschuss der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL)

10. Tagung der Arbeitsgruppe III (Transportrecht)

Wien, 16.-20. September 2002

An der eingangs genannten Tagung war das Sekretariat der OTIF durch einen Beobachter vertreten.

Der Textentwurf (Dokument A/CN.9/WG.III/WP.21, einsehbar auf der Homepage der UNCITRAL, www.uncitral.org), der als Grundlage der Beratungen

sowohl bei der vorangegangenen Tagung der Arbeitsgruppe im April 2002 in New York als auch bei den Beratungen in Wien, diente, war vom CMI ausgearbeitet worden und dementsprechend in erster Linie, wenn nicht sogar ausschliesslich nach seerechtlichen Grundsätzen konzipiert und redigiert. Dessen ungeachtet sprach sich das Sekretariat der OTIF im Rahmen der allgemeinen Debatte grundsätzlich für die Schaffung eines Übereinkommens für multimodale Beförderungen (door to door) aus: Die Bedeutung solcher Beförderungen nimmt ständig zu und die rechtliche Situation in diesem Bereich ist insbesondere im europäischen Raum ausserordentlich unbefriedigend.

Das COTIF enthält Regelungen für multimodale Beförderungen, und zwar soweit diese in Ergänzung von Eisenbahnbeförderungen erfolgen. Diese Regelungen sind auf Beförderungen auf eingetragenen Seeschiffahrtlinien oder Linien im Strassenverkehr sowie auf Terminalbeförderungen, die vor oder nach einer Eisenbahnbeförderung erfolgen, anwendbar. Diese Regelungen sind jedoch nicht hinreichend, um das Problem transatlantischer oder transozeanischer Containerbeförderungen zu lösen, die von steigender Bedeutung sind und in der Regel mit einem Strassen- oder Eisenbahntransport enden.

Diese grundsätzlich positive Stellungnahme wurde mit dem ausdrücklichen Vorbehalt versehen, dass die bestehenden unimodalen, zwingenden Übereinkommen (insbesondere das COTIF) aufrechterhalten werden können. Dies wäre durch ein Network-System, verbunden mit einer einheitlichen Regelung bei unbekanntem Schadensort zu erreichen. In praktischer Hinsicht könnte die Option 3 des kanadischen Vorschlages (Dok. A/CN.9/WG.III/WP.23, einsehbar auf der Homepage der UNCITRAL, www.uncitral.org) allenfalls eine geeignete Grundlage für die weiteren Beratungen bilden.

Die Beratungen im Verlaufe der Woche konzentrierten sich auf den Entwurf zu Artikel 6, der die Haftung des Frachtführers regelt.

Die Grundlage der Haftung soll die im Seerecht übliche Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast bilden, die durch die klassischen Haftungsbefreiungsgründe gemildert wird. Es zeichnete sich eine Tendenz ab, den herkömmlichen Haftungsbefreiungsgrund des „nautischen Verschuldens“ endlich aufzugeben, obwohl noch keine endgültige Entscheidung in dieser Richtung gefallen ist.

Ausserdem sprach sich eine grosse Mehrheit dafür aus, die Aufzählung der privilegierten Haftungsbefreiungs-

gründe in einem künftigen Übereinkommen beizubehalten.

Bei der Berechnung der Entschädigung wurde der Grundsatz, dass der Wert der Güter zur Zeit und am Ort der *Ablieferung* massgebend ist, allgemein gutgeheissen, während nach COTIF/CIM der Wert der Güter am Ort und im Zeitpunkt der *Annahme* zur Beförderung die Grundlage der Berechnung bildet.

Ein künftiges Übereinkommen soll auch eine Regelung der Haftung des „ausführenden“ Frachtführers enthalten. Die Ausgestaltung dieser Haftung und eine allfällige Regelung des Regresses wurden noch nicht näher beraten.

Die im Entwurf vorgesehene Haftung für verspätete Ablieferung stellt im Seerecht eine Neuerung dar. Eine überwiegende Mehrheit der Delegationen sprach sich für eine solche Haftung aus, ohne dass allerdings die Regelung im Detail beraten wurde.

Weiteres vorgesehen sind Haftungsregelungen für Abweichungen vom vorgesehenen Beförderungsweg und für Ladung an Deck. Die Höhe der vorzusehenden Haftungsgrenzen kann selbstverständlich erst in einem sehr späten Stadium der Diskussion beraten werden.

Ergänzt wird das System durch eine Regelung über die Durchbrechung der Haftungshöchstgrenzen, die sich im Wesentlichen an der bisherigen Formel der Hamburger Regeln orientiert, sowie durch die in beförderungsrechtlichen Übereinkommen übliche Parallelschaltung sämtlicher Ansprüche unabhängig davon, ob sie auf Grundlage des Vertrages oder auf Grund deliktischer bzw. quasideliktischer Haftung eingereicht werden.

Die nächste Sitzung der UNCITRAL WP.III (Transportrecht) wird vom 24. März bis 4. April 2003 in New York stattfinden und unter anderem einer umfangreichen Diskussion zum Anwendungsbereich, d.h. zur Frage eines Übereinkommens port to port oder door to door, gewidmet sein. Das Sekretariat der UNCITRAL wird hierfür ein vorbereitendes Dokument erstellen.

Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT)

Kongress aus Anlass des 75-jährigen
Bestehens des UNIDROIT

„Weltweite Harmonisierung des Privatrechts und regionale Integration“

Rom, 27./28. September 2002

Aus Anlass des 75. Jahrestages der Gründung des UNIDROIT im Jahre 1926 fand - mit einem Jahr Verspätung wegen der diplomatischen Konferenz von Kapstadt in November 2001 - ein Kongress unter dem Thema „Worldwide Harmonisation of Private Law and Regional Economic Integration“ statt. Der Kongress tagte am 27. und 28. September 2002 in Rom in der grossen Aula der Pontificia Università Urbaniana. Das Sekretariat der OTIF war durch Dr. G. Mutz vertreten, der eine schriftliche Abhandlung unter dem Titel „Objectifs et moyens de l'harmonisation juridique, illustrés d'après le droit de transport ferroviaire“ („Ziele und Wege der Rechtsvereinheitlichung am Beispiel des Eisenbahntransportrechtes“) vorbereitet hatte. Diese Abhandlung wird in den Kongressakten veröffentlicht werden.

Das vollständige Programm des Kongresses findet sich auf der Homepage des UNIDROIT (www.unidroit.org).

Die Podiumsdiskussion am 27. September zum Thema „Unificatory and de-unificatory forces in the law of the carriage of goods: where do we go from here?“ bot Gelegenheit, einige Grundgedanken des vorerwähnten schriftlichen Beitrages in der allgemeinen Diskussion kurz zu präsentieren und damit gleichzeitig die OTIF international als *die* Regierungsorganisation des Verkehrsträgers Eisenbahn zu positionieren. Im Übrigen wurde in der Podiumsdiskussion unter anderem die tiefe Kluft zwischen dem Seebeförderungsrecht und dem Beförderungsrecht der Landtransportträger hervorgehoben und auch auf den engen Zusammenhang zwischen Kaufrecht und Beförderungsrecht hingewiesen. Die Grundaussagen betreffend die künftige Vereinheitlichung des Güterbeförderungsrechtes waren im grossen und ganzen eher von Pessimismus getragen und die Zersplitterung des Transportrechtes wurde geradezu als ein typisches Element dieses Rechtsbereiches bezeichnet.

Die Vorträge und Diskussionen zum Thema „Harmonised modernisation of the law governing secured transactions: general-sectorial, global-regional“ und zum Thema „Economic analysis and harmonised modernisation of private law“ waren im Zusammenhang mit den Arbeiten der OTIF am „Eisenbahnprotokoll“ zum Übereinkommen von Kapstadt über internationale Sicherungsrechte von grossem Interesse.

Die Diskussion zum Generalbericht von Professor Jürgen Basedow zum Thema „Worldwide harmonisation of private law and regional economic integration“ gaben erneut Gelegenheit, die OTIF und die Mechanismen des COTIF zur Weiterentwicklung des durch sie geschaffenen internationalen Einheitsrechtes vorzustellen und auf die Möglichkeiten hinzuweisen, die diese Instrumente für eine Rechtsvereinheitlichung in einem über die EU hinausgehenden, grösseren regionalen Bereich von mehr als 40 Mitgliedstaaten bieten.

Abhandlungen

Das Thema Sicherheit im Blickfeld des COTIF

Hr. Hans Rudolf Isliker, Generaldirektor des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr, Bern

Eisenbahnsicherheit in geändertem Umfeld

Die Sicherheit war immer ein zentrales Thema bei der Eisenbahn und zweifellos auch eine ihrer besonderen Qualitäten. Zwar gab es in jüngster Zeit einige spektakuläre Ereignisse, welche Zweifel aufkommen ließen. Statistisch gesehen bleibt jedoch die Eisenbahn ein sicheres Verkehrsmittel.

Gerade die letztlich nicht auszuschließenden Unfälle zeigen aber, dass die Eisenbahnsicherheit ein Thema im öffentlichen Blickfeld ist, das sofort Emotionen und auch politische Reaktionen in sich birgt. Und diesbezüglich ist eine sehr relevante Entwicklung zu beobachten: Die Eisenbahnsicherheit ist je länger je weniger nur den Eisenbahnen selber überlassen. Sie ist zu einem Thema geworden, bei dem neue Kreise mitwirken und bei dem diese neuen Kreise zum Teil auch eine neue eigene „Internationalität“ einbringen.

Dies hat zu tun mit verschiedenen relevanten Umfeldentwicklungen, welche auf die Eisenbahnsicherheit zurückwirken. Namentlich sind zu erwähnen

- die Risikobeurteilung mit entsprechender Diskussion von Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Gefahrguttransport, welche beispielsweise den nicht bahneigenen Ereignisdiensten großen Einfluss verschaffen,
- die Diskussion über die Sicherheit sehr langer Eisenbahntunnel - in welche sämtliche Aspekte

der Eisenbahnsicherheit ausgerichtet auf einen politisch verlangten Sicherheitsnachweis einfließen,

- die Überprüfung der Sicherheitsfrage ausgehend von dem durch den Reformprozess ausgelösten Strukturwandel im Eisenbahnbereich selber.

Überlegungen im Zusammenhang mit der Sicherheitsrichtlinie der EU

Zunächst ist einmal festzustellen, dass die geplante Richtlinie grundsätzlich zweifellos einer Notwendigkeit entspricht. Sie ergibt sich aus der Logik der ganzen von der EU forcierten Entwicklung im Eisenbahnbereich. Es sei dazu ein „unverdächtiger“ Text zitiert, redigiert von Leuten, die dieser Entwicklung zum Teil auch kritisch gegenüber stehen, namentlich was die Frage der Trennung von Infrastruktur und Betrieb anbelangt. Sie sagen:

„Die EU hat einen großen Nachholbedarf, um europaweit einen einheitlichen und hohen Sicherheitsstandard garantieren zu können. Folgende Anforderungen müssten erfüllt werden, um dieses Ziel zu erreichen:

- Die Sicherheit muss vor wirtschaftlichen Überlegungen immer Vorrang haben.
- Die Verantwortlichkeiten müssen klar zugewiesen werden.
- Wenn mehr Eisenbahnunternehmen auf dem Markt erscheinen, müssen einheitliche Sicherheitsstandards definiert werden, die für jedes Unternehmen gelten.
- Sicherheitszertifikate müssen klare Definitionen von Standards enthalten ebenso wie die Bedingungen zum Entziehen der Zertifikate.
- Jedes Eisenbahnunternehmen muss ein klares Sicherheitsmanagement vorlegen, einschließlich eines Konzepts des Notfallmanagements bei Abweichung vom Regelbetrieb.
- Es müssen Qualifikationsstandards sowie Standards für die medizinische und psychologische Eignung für das Personal und für die Ausbildungsstätten definiert werden. Diese müssen geprüft, zertifiziert und kontrolliert werden. Jedes Eisenbahnunternehmen muss mit qualifiziertem Personal in ausreichender Zahl arbeiten.

- Grenzüberschreitende Tätigkeit erfordert mehr Wissen. Die technischen Systeme sind sehr unterschiedlich, und für ein sicheres Operieren der Züge auf einem fremden Netz sind Netzvorschriften- sowie Sprachkenntnisse erforderlich.
- Weltweite Erfahrungen mit der fortlaufenden Deregulierung in Bezug auf die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb müssen in zukünftige Richtlinienvorschläge der europäischen Kommission mit einfließen. Im Besonderen muss dies gelten bei der angekündigten Richtlinie zur Sicherheit im Eisenbahnbetrieb und bei der Implementierung des Eisenbahn-Infrastrukturpakets sowie der Richtlinie zur Interoperabilität.
- Europäische, interoperable und vor allem intermodale Arbeits- und Ruhezeitstandards müssen festgelegt werden. Die Einhaltung ist bei allen Verkehrsträgern konsequent sicherzustellen. Es wäre fatal für die Sicherheit wenn wilde Konkurrenz über ein Unterbieten bei den Arbeits- und Sozialstandards betrieben wird.
- Sicherheit muss deshalb „produziert“ werden als permanente Anstrengung der im Mensch-Maschine-System Beteiligten. Entscheidend ist der „Prozess des sicheren Funktionierens“ - angepasst an den Stand der Technik sowie den Zustand der Bauten, Anlagen und Fahrzeuge.
- Diesem Prozess muss die Sicherheitstechnik dienen mit technischen, organisatorischen und personellen Komponenten. Ereignisse, die nicht auszuschließen sind, dürfen keine schweren Folgen entwickeln (fail safe).
- Unfälle sind selten, Ereignisse sind häufiger. Es ist dafür zu sorgen, dass man aus allem Ereignissen permanent lernen kann.
- Eine Kosten-/Wirksamkeit-Betrachtung ist auch bei der Sicherheit legitim. Die teuerste Lösung muss keineswegs die Beste sein. Es ist die Verhältnismäßigkeit zu beachten, und zwar aus der Systemsicht, welche nur beschränkt den Quervergleich zwischen verschiedenen Systemen in Betracht ziehen kann.

Es fehlt auf europäischer Ebene ein einheitlicher, hoher Sicherheitsstandard. Die Gefahr ist groß, dass mit dem internationalen Wettbewerb der Sicherheitsstandard gegen unten (d.h. auf die Ebene des kostengünstigsten Anbieters) angepasst wird.“¹

Hinter diesen Aussagen steht die Überzeugung, dass die Eisenbahn von ihren Grundcharakteristiken her als vernetztes System zu betrachten ist, das auf der technologischen Einheit von Rad und Schiene basiert, weshalb voll verantwortliche „integrierte“ Bahnen die besten Voraussetzungen bieten für den Erhalt eines hohen Sicherheitsstandards.

Dieser Meinung kann man sich nicht verschließen – auch wenn sie offensichtlich traditionell und recht „gewerkschaftlich“ geprägt ist. Gerade der Blickwinkel der Sicherheit unterstützt die integrierende Systemsicht. Und davon ausgehend sollten einige fundamentale Erfahrungstatsachen nie außer Acht gelassen werden:

- Es gibt keine Technik ohne Ausfälle. Einem „Mensch-Maschine-System“ ist eine gewisse Fehlerquote inhärent.

Ein zentraler Punkt ist in diesem Zusammenhang die Verantwortlichkeitsordnung: Eine klare Verantwortlichkeitsordnung steht am Anfang jeder Sicherheitskonzeption.

Die primäre Sicherheitsverantwortung im öffentlichen Verkehr liegt beim Betreiber (gestützt auf die ebenfalls direkte Verantwortung der Hersteller und anderer Beteiligter). Nur der Betreiber kann letztlich den Prozess des sicheren Funktionierens gewährleisten.

Früher gab es diesbezüglich klare Verhältnisse. Mit dem Bahnreformprozess sind aber neue Beteiligte ins Spiel gekommen, was Neupositionierungen bei allen Beteiligten hervorruft.

Im Raum stehen einige wichtige Fragen, die nicht nur mit dem Sicherstellen einer klaren Verantwortungsordnung zu tun haben, sondern ebenso mit den Voraussetzungen, die einzeln Verantwortungen auch wirklich wahrnehmen zu können:

- Wer trägt die Systemverantwortung ?
- Wer ist zuständig für die Sicherheitsbescheinigung ?
- Wer erteilt Zulassungen bzw. Betriebsbewilligungen ?

¹

LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (Schweiz). Publikation „Bahnreform 2: Die Vorteile der integrierten Bahn“, 4. Mai 2001

- Wer auditiert die Instandhaltung, den Betrieb ?
- Braucht es eine unabhängige Unfalluntersuchung ?

Es gibt in diesem Zusammenhang einige berechtigte Sorgen (nicht zuletzt, weil im Zuge der modernen Umstrukturierungen integral ausgebildete und eingesetzte „Profi-Eisenbahner“ Mangelware werden). Dabei gibt es keinen Weg zurück. Also muss man die neuen Probleme mit geeigneten Mitteln lösen.

Eine zentrale Rolle kommt dem Infrastrukturmanager zu, welcher die ungeteilte Verantwortung im Betriebsablauf an der Schnittstelle zwischen Infrastruktur und Verkehr haben muss.

Wird mit solchen Überlegungen an den vorliegenden Richtlinienentwurf herangegangen, erscheint es wichtig, insbesondere die folgenden Fragen zu stellen:

- Sind die wirklichen Probleme erfasst, ist sichergestellt, dass das funktioniert, was auf jeden Fall funktionieren muss ?
- Ergibt sich ein sinnvolles Gesamtgefüge, das eindeutige Positionen schafft, Doppelspurigkeiten und Überbestimmtheit ausschließt und letztlich zu Gunsten der Eisenbahn effizient arbeiten kann ?

Es ist nicht die Absicht, hier konkrete Antworten zu entwickeln. Dafür sind Andere zuständig. Immerhin sei die Feststellung erlaubt, dass der vorliegende Richtlinienentwurf die gestellte Herausforderung annimmt und in moderner, konsequenter Weise verfolgt.

Der Bezug zum COTIF

In dem skizzierten umfassenden Sinne hat das Thema Sicherheit bisher im Zusammenhang mit dem COTIF keine Rolle gespielt. Das COTIF wurde, sofern in der Öffentlichkeit überhaupt wahrgenommen, mit den Rechtsfragen rund um die Beförderung von Personen und Gütern im internationalen Eisenbahnverkehr und mit dem RID in Verbindung gebracht, während das Thema Sicherheit gemeinhin als eine gewissermaßen „bahnhinterne“ Angelegenheit galt. Die angesprochenen Umfeldentwicklungen treffen indessen auch das COTIF. Es drängt sich auf, im Sekretariat der OTIF Überlegungen darüber anzustellen, wie der aktuelle Ausgangszustand zu werten und wie mit dem Thema künftig umzugehen ist.

Geltendes COTIF (COTIF 1980)

Das COTIF selber ist ein internationales völkerrechtliches Übereinkommen, somit öffentlich-rechtlichen Inhalts. Seine beiden Anhänge – CIM und CIV – schaffen gestützt darauf internationales Einheitsrecht, entsprechend dem Gegenstand des COTIF überwiegend privatrechtlichen Inhalts. Sicherheitsvorschriften als ausgesprochen öffentlichrechtliche Angelegenheit sind nicht explizite ein Thema des COTIF.

In Verbindung mit dem Beförderungsrecht für Güter tritt die Sicherheit indirekt hingegen sehr wohl in Erscheinung. Die Vorschriften des RID, also des Regelwerkes für die Beförderung von gefährlichen Gütern, sind ihrem Zweck entsprechend reines Sicherheitsrecht. Ihre Anwendung ist gemäß der Konzeption des COTIF 1980 jedoch an einen CIM-Beförderungsvertrag gebunden; sie haben somit keine eigenständige Geltung. Da ein solcher Vertrag in den überwiegenden Beförderungsfällen besteht, ergeben sich aus dieser rechtlichen Konstruktion keine erheblichen Lücken, obschon der Zustand nicht voll befriedigen kann und bereits insofern korrigiert wurde, als das RID direkt sicherheitsrelevante Verpflichtungen der Empfänger von Wagen sowie beim Transport von leeren ungereinigten Wagen ohne Voraussetzung eines CIM-Beförderungsvertrages regelt.

Diese Situation ergibt sich indessen nur für die COTIF-Mitgliedstaaten, die nicht der EU angehören. Für das Gebiet der EU-Mitgliedstaaten, und zwar sowohl im internen wie im internationalen Verkehr, kommt das RID inhaltlich integral zur Wirkung, da es durch eine Rahmenrichtlinie (Richtlinie zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Beförderung gefährlicher Güter) zum Gemeinschaftsrecht erklärt wird. Das seit dem 1. Juli 2001 in Kraft stehende umstrukturierte RID, durchgehend harmonisiert mit den entsprechenden Regelwerken für den Gefahrguttransport auf der Strasse und den Binnenwasserstraßen, gilt damit im EU-Raum eigenständig ohne Einschränkung.

COTIF 1999 (in der Fassung des Protokolls von Vilnius)

Mit dem COTIF 1999 wird das RID von seiner bisherigen Bindung mit dem CIM befreit und diesem als selbständiger Anhang C gleichgestellt.

Zum rein sicherheitsorientierten Anhang C gesellen sich zwei weitere neue Anhänge, welche primär dem Anliegen der Sicherheit verpflichtet sind: die Anhänge F (ER APTU) und G (ER ATMF) zum COTIF 1999. Sie bilden zusammen das „COTIF-Zulassungsrecht“, um das es im Wesentlichen geht.

Zwar werden die Ziele für die Anlagen 1 bis 8 des Anhangs F, welche die einheitlichen technischen Vorgaben für die Zulassung definieren sollen, breiter angesetzt. Sie umfassen neben der Sicherheit die Interoperabilität, die Zuverlässigkeit, Umweltschutz und Gesundheit. Mit Blick auf die im Mittelpunkt stehende behördliche technische Zulassung von Eisenbahnmateriale – und da mit erster Priorität von Eisenbahnfahrzeugen – steht indessen die Sicherheit im Mittelpunkt. Sie gibt die Veranlassung für eine Zulassung als hoheitliche Aufgabe, welche neu nicht mehr an die Bahn delegiert sein kann.

Damit tritt die ganze Problematik der Sicherheitsgesetzgebung in einem wesentlichen Teil des COTIF 1999 direkt als ein Thema in Erscheinung, das bei der Entwicklung und Handhabung des vorgesehenen Instrumentariums in sachgerechter Weise zu beachten ist.

Drei der sieben Anhänge des COTIF 1999 sind also direkt sicherheitsrelevant, und zwar unter sich verknüpft, nicht nur die Anhänge F und G als Pfeiler des COTIF-Zulassungsrechtes, vielmehr dieses ebenfalls verknüpft mit dem Anhang C bzw. dem RID. Gerade die Verknüpfungen sind letztlich aus einer integralen Sicht bezüglich der Sicherheitsproblematik zu beachten.

Entwicklungen

Den besten Beweis für die geforderte integrale Sicht liefert die EU-Sicherheitsrichtlinie. Sie setzt ausgesprochen mit diesem Anspruch einen Schlussstein über das gesamte Reformpaket der EU bezüglich des Eisenbahnbereichs und namentlich die Zielsetzung der Interoperabilität. Die OTIF bzw. das COTIF werden davon profitieren, da das EU-Konzept bei der Ausgestaltung des COTIF-Zulassungsrechtes entscheidenden Einfluss ausüben wird. Es wäre ja sinnlos, ein Konkurrenzsystem etablieren zu wollen, abgesehen davon, dass nach einem Beitritt der EU zum COTIF die Europäische Kommission, dort wo sie Gemeinschaftsrecht vertritt, in den Organen der OTIF eine außerordentlich gewichtige Rolle spielen können wird. Der Beitritt der EU zum COTIF setzt das Inkrafttreten des COTIF 1999 voraus. Es dürfte im Laufe des Jahres 2004 erfolgen, was die Zeit lässt, die gesamten Fragen des Zusammenwirkens ausgehend vom neusten Entwicklungsstand innerhalb der EU vertieft zu prüfen. Eine darauf gerichtete koordinierte Programmierung der entscheidenden Arbeiten auf beiden Seiten sollte keine unlösbaren Probleme bereiten. Im Wesentlichen geht es darum zu prüfen, wieweit die TSI für die konventionelle Eisenbahn mehr oder weniger direkt in die Anlagen zum Anhang F COTIF 1999 aufgenommen werden können

und wie zweckmäßigerweise das schließlich resultierende Konzept der EU-Sicherheitsrichtlinie in das COTIF-Zulassungssystem einfließen kann.

Deutliche Entwicklungssignale ergeben sich nicht nur im Zusammenhang mit dem EU-Programm für den Eisenbahnbereich. Es sind auch neue Ansätze der gesamtheitlichen Sicherheitsbetrachtung erkennbar, die sich zunehmend auswirken. Das neue Rollenspiel mit mehr und neuen Beteiligten im Zuge des laufenden Reformprozesses verstärkt die Regelungsbedürfnisse, nicht zuletzt auch im Sinne gegenseitiger Nachweiserfordernisse. Der Zwang zu objektiven nachvollziehbaren Nachweisen verstärkt das Bedürfnis nach systematisch, letztlich sogar quantifizierter Risikoanalyse und Risikobewertung. Die Risikobewertung verlangt nach gesicherten Maßstäben, die zumindest in den Grundzügen politisch gestützt sein müssen. Und schließlich verlangt die zunehmende Internationalität des ganzen Reformprozesses logischerweise nach Maßstäben, die grenzüberschreitend harmonisiert sind, wobei die umfassende Betrachtungsweise unter Einbezug der Auswirkungen auf die Umwelt aus dem engeren Bereich der Bahnen hinaustritt, z.B. in die Maßstäbe, die für Ereignisdienste gelten. Wie mit dieser Entwicklung umzugehen ist, ist Gegenstand breiter Diskussion und verschiedener Ansätze, welche zwar gerade in Bezug auf die Integralität der Betrachtungsweise noch stark unterschiedlich sind. Zu den echt umfassenden Ansätzen sind die Anstrengungen in der Schweiz und in den Niederlanden zu zählen, welche sich auf quantifizierte Risikoanalysen und die Beurteilung anhand einer „Akzeptabilitätslinie“ stützen. Eher pragmatisch orientiert sind der Ansatz ALARP (As low as reasonably possible) im Vereinigten Königreich bzw. der Ansatz GAME (Globalement au moins équivalent) in Frankreich. Die Diskussion um den zweckmäßigen Ansatz hat nicht zuletzt mit der Sorge zu tun, eine realistische Verhältnismässigkeit und Kostenwirksamkeit zu bewahren, um zu verhindern, dass die „nachgewiesenen risikolose Eisenbahn“ vielleicht erreicht wird, jedoch nur weil sie nicht mehr bezahlbar ist und deshalb still steht.

Schließlich kommen neue Risiken ins Spiel, die im Gegensatz zum bisher angesprochenen, nämlich der Sicherheit im Sinne der Safety (Systemsicherheit), in den Bereich der Security (Personensicherheit) gehören. Terror, sicherheitsrelevante Kriminalität/Vandalismus in Zügen und im Umfeld der Eisenbahn, sind neue Risikokomponenten, die nicht nur nach spezifischen Schutzmassnahmen rufen, sondern auch zunehmend im Rahmen der Gesamtbetrachtung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes eine Rolle spielen. Gerade in der Gesamtbetrachtung erhält indessen das Abwägen der

Verhältnismäßigkeit und Kostenwirksamkeit von Maßnahmen gegen solche Risiken besonderen Stellenwert. Solches Abwägen kann nicht isoliert geschehen. Es wird sich zeigen, was die künftige Entwicklung bringt, letztlich auch hier mit Blick auf den internationalen Eisenbahnverkehr nicht nur als nationale Konzepte, sondern Maßnahmen mit internationaler Abstimmung und Harmonisierung, was die Frage aufwerfen könnte, allenfalls das COTIF-Instrumentarium in Anspruch zu nehmen, das ja gemäß Protokoll von Vilnius für neue Bedürfnisse offen stehen soll.

COTIF und EU-Sicherheitsrichtlinie

Die Sicherheitsrichtlinie wird, wie bereits ausgeführt, für das COTIF-Zulassungsrecht und das dafür vorgesehene Organ, den OTIF-Fachausschusses für technische Fragen, jedoch auch für das RID und den Fachausschuss RID zweifellos relevant werden. Dies insbesondere, weil sie einen starken „Harmonisierungsmotor“ und mit der Sicherheitsagentur ein gewichtiges Kompetenzzentrum schaffen wird.

Das angesprochene „neue Denken“, ist in der EU-Sicherheitsrichtlinie aufgenommen und angesprochen über die angestrebten Koordinationsinstrumente der gemeinsamen Sicherheitsziele (CST), der gemeinsamen Sicherheitsverfahren (CSM) und der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (CSI). Es wird sich zwar noch zeigen müssen, welche Bedeutung diese Instrumente wirklich erhalten können um nicht in kontraproduktiver Weise die Handhabung des hohen Sicherheitsauftrages der Eisenbahnen unwirksam zu verbürokratisieren.

Zweifellos besteht somit zwischen EU-Sicherheitsrichtlinie und COTIF ein Zusammenhang. Es bestehen Synergiepotentiale für die weitere Entwicklung, ausgehend von der Tatsache, dass das EU-Gemeinschaftsrecht im Eisenbahnbereich eine zentrale Position einnimmt und bezüglich Interoperabilität und Sicherheit die Maßstäbe setzt. Das muss jedoch den Wert des COTIF keineswegs schmälern. Die COTIF-Instrumente werden künftig in erster Linie dafür da sein, für harmonisierte Bedingungen des internationalen Eisenbahnverkehrs, theoretisch unbegrenzt, über den EU-Raum hinaus zu sorgen. Deshalb muss mit einigem Bedauern festgestellt werden, dass das COTIF in den Dokumenten der EU zur Interoperabilität und namentlich zur Sicherheitsrichtlinie nicht existiert. Es wird mit keinem Wort erwähnt, obschon ja maßgeblich die EU-Mitgliedstaaten für das Zustandekommen des Protokolls von Vilnius sorgten, die gleichen Mitgliedstaaten, die auch am Erlass der Sicherheitsrichtlinie mitbeteiligt sind. Nahe liegend wäre doch, in aller Form die Verbindung herzustellen, was nicht mehr verlangen

würde, als insbesondere in der EU-Sicherheitsrichtlinie darauf hinzuweisen, dass unter Umständen auch das COTIF für gewisse Regelungsbedürfnisse als Instrument zur Verfügung stehen könnte, dort, wo das Gemeinschaftsrecht von der Sache her möglichst weiträumig zur Wirkung gelangen sollte.

Rechtsprechung

Cour d'Appel de Paris

Urteil vom 7. Februar 2001

Die mangelhafte Installation des Kabels des Funktelefons, mit dem ein auf einem Autotransportwagen befördertes Fahrzeug ausgestattet war, stellt einen besonderen Mangel dar, der die Eisenbahn von ihrer Haftung gegenüber der Reisenden, die dieses Fahrzeug zur Beförderung aufgegeben hat, befreit; die Ursache des Brandes, durch den das Fahrzeug beschädigt wurde, war ein Kurzschluss dieses Kabels.

Vgl. Artikel 103 des Code de commerce (französisches Handelsgesetzbuch) ¹

Das Gericht wird befasst mit den Berufungen, die jeweils von der französischen Staatsbahn (SNCF) und Herrn Ch. gegen das vom Tribunal de grande instance de Paris am 23. November 1998 gesprochene Urteil eingelegt wurden, in dem

- die Anträge der SNCF abgewiesen wurden,
- die Forderungen des Herrn Ch. abgewiesen wurden,
- das Verfahren gegen die Unternehmen Préservatrice Foncière d'Assurances (PFA) und Assurances Générales de France (AGF) eingestellt wurde,
- die Widerklage der Frau A. angenommen wurde,
- die SNCF verurteilt wurde, ihr einen Betrag von FF 79'500.- als Schadenersatz zu zahlen,

¹ Eine vergleichbare Bestimmung findet sich in Artikel 35 § 2 CIV

- die darüber hinaus gehenden Forderungen zurückgewiesen wurden,
- die SNCF und Herrn Ch. solidarisch zum Tragen der Gerichtskosten und zur Zahlung eines Betrags in Höhe von FF 20'000.- bzw. 10'000.- FF an Frau A. gemäß Artikel 700 der neuen Zivilprozessordnung verurteilt wurden.

Infolge dessen

In Erwägung der von der ihr zur Stützung des Antrags auf Aufhebung dieses Urteils vorgelegten Schriftstücke, beantragt die SNCF

- ihr zu bestätigen, dass sie auf ihre Berufung in Bezug auf die Gesellschaft AGF verzichtet,
- sie von allen Verurteilungen freizusprechen,
- Frau A. und die Gesellschaft AGF, welche in die Pflichten der PFA, des Versicherers des Unternehmens JD Automobiles eingetreten ist, solidarisch zur Zahlung eines Betrags in Höhe von FF 2'230'732,10 vor Steuern, bzw. FF 2'329'590,36 nach Steuern zuzüglich der ab dem Zeitpunkt der Zustellung der Klageschrift anfallenden Zinsen zum gesetzlichen Satz, zu verurteilen,
- die Forderung der SNCF gegenüber der Schuldenmasse des Unternehmens JD Automobiles auf die Summe von FF 2'329'590,36 nach Steuern festzusetzen,
- die Widerklage der Frau A. abzuweisen,
- letztere sowie die Gesellschaft AGF solidarisch zur Zahlung eines Betrags in Höhe von FF 30'000 an die SNCF zur Abgeltung ihrer Unkosten zu verurteilen.

In Erwägung der von ihm zur Stützung des Antrags auf Aufhebung des Urteils, das Gegenstand dieser Berufungsklage ist, vorgelegten Schriftstücke, beantragt Herr Ch., Frau A. zu verurteilen, ihm auf der Grundlage der Artikel 1382 und 1384 des Code civil (Zivilgesetzbuch) einen Betrag in Höhe von FF 130'000.- als Schadenersatz zu zahlen sowie subsidiär die Haftung des Unternehmens JD Automobiles anzuerkennen und die Gesellschaften AGF und PFA zur Zahlung dieses Betrags sowie zur Erstattung seiner Unkosten zu verurteilen.

In Erwägung der von ihr zur Stützung des Antrags auf Bestätigung des Urteils, das Gegenstand dieser Berufungsklage ist, vorgelegten Schriftstücke, beantragt Frau A.:

- das Verfahren gegen sie einzustellen,
- sämtliche Forderungen der SNCF, des Herrn Ch., der AGF, der PFA und Frau P.W. abzuweisen,

Subsidiär

- das Unternehmen JD Automobiles für den in der Nacht vom 23. auf den 24. August 1994 entstandenen Schaden voll verantwortlich zu erklären,
- das zu sprechende Urteil Frau P.W. in ihrer Eigenschaft als Konkursverwalter des Unternehmens JD Automobiles gegenüber wirksam zu erklären,
- in der Annahme, dass Frau A. zum Schadenersatz gegenüber der SNCF verurteilt würde, deren Forderung gegenüber der Schuldenmasse des Unternehmens JD Automobiles auf die Summe von FF 2'329'590.36 als nicht bevorrechtigte Forderung festzusetzen,
- in dieser Annahme, die Gesellschaften AGF und PFA solidarisch zu verurteilen, für sämtliche Schadenersatzansprüche gegen Frau A. im Rahmen der Versicherungspolice aufzukommen,
- die SNCF und Herrn Ch. zu verurteilen, ihr einen Betrag in Höhe von FF 100'000.- bzw. 30'000.- als Schadenersatz sowie einen Betrag in Höhe von FF 30'000.- bzw. 20'000.- gemäß Artikel 700 der neuen Zivilprozessordnung zu zahlen;

In Erwägung der Schriftstücke, mit denen Frau P.W. in ihrer Eigenschaft als Konkursverwalter beantragt, das erstinstanzliche Urteil zu bestätigen und auf jeden Fall die Anträge der Frau A., des Herrn Ch. und der SNCF auf Festsetzung ihrer Forderungen unzulässig zu erklären und abzuweisen;

In Erwägung der von der Gesellschaft AGF vorgelegten Schriftstücke, mit denen sie die Bestätigung des erstinstanzlichen Urteils, mit dem sie von jeder Forderung freigesprochen wurde, sowie die Abweisung der Forderungen der Parteien gegen sie und eine

Verurteilung in solidum der SNCF sowie Herrn Ch. zur Zahlung eines Schadenersatzes in Höhe von FF 50'000.- für die ihr entstandenen Kosten beantragt;

In Erwägung der Schriftstücke, mit denen die Gesellschaft AGF, die in die Pflichten der PFA eingetreten ist, beantragt, dass:

- ihr bestätigt wird, dass sie in die Pflichten der PFA eingetreten ist,
- das erstinstanzliche Urteil, in dem JD Automobiles und ihr Versicherer freigesprochen wurden, bestätigt wird,
- auf jeden Fall festgelegt wird, dass die Garantie der PFA auf einen Betrag von FF 1'500'000.- bei einer Selbstbeteiligung in Höhe von 10 % und maximal FF 10'000.-, d.h. auf FF 1'490.000.- begrenzt ist,
- die unterlegene Partei zur Erstattung ihrer Unkosten verurteilt wird,

fällt das Gericht folgendes Urteil:

In Erwägung der Tatsache, dass in der Nacht vom 23. auf den 24. August 1994, der Autotransportwagen Nr. 18 des Zuges Nizza-Paris zwischen Nuit Saint Georges und Vosne Romanet in Brand geriet, wobei mehrere Fahrzeuge sowie Einrichtungen der SNCF zerstört und der Verkehr gestört wurden; dass der ursprünglich auf Antrag der SNCF und anschließend im Rahmen des vereinfachten Verfahrens (référé) auf Antrag von Frau A. bezeichnete Sachverständige R. bewiesen hat, dass der Brand im Fahrzeug der Frau A. auf Grund eines Kurzschlusses im Empfänger des im Fahrzeug installierten Funktelefons ausgebrochen war;

Die SNCF aus diesem Grunde das Tribunal de grande instance de Paris angerufen und beantragt hat, Frau A. auf der Grundlage der Artikel 1382 und 1384 Absatz 1 des Code civil auf Schadenersatz gegenüber der SNCF zu verurteilen; des Weiteren in Erwägung, dass Frau A. gegen diese Klage Einspruch erhoben hat und auf dem Wege der Widerklage eine Entschädigung für ihren eigenen Schaden gefordert und beantragt hat, den Konkursverwalter des Unternehmens JD Automobiles, welches das schadhafte Gerät installiert hat, sowie dessen Versicherer in Haftung zu nehmen; dass parallel hierzu Herr Ch., dessen Fahrzeug sich ebenfalls auf dem Autotransportwagen befand und bei dem Brand zerstört wurde, das Tribunal de grande instance de Paris angerufen hat, um von Frau A. für seinen Schaden

entschädigt zu werden; dass unter diesen Voraussetzungen, nachdem das Gericht die einzelnen Verfahren zusammengelegt hat, das Urteil gesprochen wurde, das Gegenstand dieser Berufungsklage ist und in dem das Gericht festgestellt hat, dass die SNCF grundsätzlich für den während der Beförderung aufgetretenen Schaden haftbar ist; jedoch diese keinen Beweis für Tatumstände oder Umstände rechtlicher Art erbracht, die eine Haftungsbefreiung begründen könnten, sie hingegen eine vertragliche Pflicht zu erfüllen habe und demnach Frau A. Schadenersatz leisten muss;

In Erwägung, dass die SNCF eingangs auf ihre Berufungsklage gegen die Gesellschaft AGF verzichtet hat und ihr dies zu bestätigen ist;

Dass die von dem Unternehmen JD Automobiles bei der AGF abgeschlossene Versicherungspolice seit dem 23. Januar 1993 aufgelöst war und diese Versicherungsgesellschaft demnach zu Recht vom Gericht freigesprochen wurde;

Dass jedoch die SNCF und Herr Ch., die bereits seit mehreren Jahren von diesem Umstand Kenntnis hatten, diese Versicherungsgesellschaft verklagt haben; dass Herr Ch. beantragt hat, diese Gesellschaft in ihrer Eigenschaft als Versicherer des Unternehmens JD Automobiles zu verurteilen und die SNCF bis zum 1. September 2000 gewartet hat, um ihre diesbezügliche Berufung zurückzuziehen;

Dass es demnach ungerecht wäre, der Gesellschaft AGF die nicht zurückforderbaren Kosten, die sie im Verlauf des Berufungsverfahrens zu tragen hatte, alleine anzulasten und ihr aus diesem Grunde der im Urteilsspruch vorgesehene Betrag anerkannt wird und dieser solidarisch zu Lasten der beiden Berufungskläger geht;

Hinsichtlich der Berufungsklage der SNCF:

In Erwägung, dass zur Stützung ihrer Berufungsklage die SNCF behauptet, Frau A. könne auf Grund der eindeutig festgestellten Ursache des Brandes unabhängig der Rechtsgrundlage ihrer Klage gegen die SNCF nicht freigesprochen werden und im Gegensatz zum erstinstanzlichen Urteil die deliktische Haftung des Unternehmens, welches das schadhafte Funktelefon installiert hat, ebenfalls der SNCF gegenüber gegeben ist;

Bestätigt das Gericht, dass

- die SNCF von der Haftungsvermutung gegenüber Frau A. auf der Grundlage des Beförderungs-

vertrages auf Grund des besonderen Mangels des beförderten Fahrzeugs befreit ist,

- Frau A. hingegen gegenüber der SNCF haftbar ist, da sie ihr Fahrzeug nicht versichert hatte, wodurch ihr der an ihrem Fahrzeug entstandene Schaden nicht in vollem Umfang von ihrer Fahrzeugversicherung ersetzt wurde,
- das Unternehmen, welches das Funktelefon installiert hat, hinsichtlich der Reparatur der Fahrzeuge seiner Kunden einer Vertragspflicht unterliegt, ebenfalls haftbar ist und dessen Versicherer demnach für die Folgen des Brandes, der sich auf Grund der von ihm vorgenommenen Installation ereignete, aufkommen muss;

In Erwägung, dass der Sachverständige nach eingehenden Untersuchungen im seinem am 6. Januar 1997 vorgelegten Bericht zu folgender Schlussfolgerung gelangt ist:

"Die Ursache des Brandes ist elektrischer Natur und der Brand nahm seinen Ursprung im Kofferraum des Fahrzeugs der Marke Honda der Frau A., in dem sich der Empfänger eines Funktelefons der Marke Bosch befand;

Der Brand entstand auf Grund der Quetschung des Anschlusskabels des Funktelefons. Die Quetschung des Kabels ist eindeutig feststellbar an der Ecke des rechten Längsträgers auf Höhe der Basis der Rückenlehne des rechten vorderen Sitzes. Der Isolationsverlust zwischen den Leitern des Anschlusskabels führte zuerst zu einer Wärmeentwicklung in Höhe der Rückenlehne des rechten vorderen Sitzes. Diese Wärmeentwicklung hatte zur Folge, dass die Isolierung des Verbindungskabels zwischen dem Gehäuse und dem sich im Innern des Fahrzeugs befindlichen Hörer des Funktelefons auf Grund der Berührung der beiden Kabel schmolz. Anschließend führte der direkte Kontakt des Anschlusskabels mit dem Verbindungskabel zum Hörer auf Grund der zerstörten Isolation zu einem Kurzschluss im Gehäuse des Funktelefons, welches sich im Kofferraum befand. Der Kurzschluss setzte den Inhalt des Kofferraums und danach die Fahrzeuge auf dem Wagon in Brand.

Es steht somit zweifellos fest, dass die Qualität der Installation des Funktelefons in Frage gestellt werden muss, da die Kabel des Gerätes so angelegt sein sollten, dass eine fachgerechte Anordnung der Leiter eine mechanische Wirkung auf die Kabel verhindert."

In Erwägung, dass damit erwiesen ist, dass die Ursache des Schadens auf eine schadhafte Verkabelung des Funktelefons im Fahrzeug der Frau A. zurückzuführen ist, wobei die Erklärungen des bestellten Sachverständigen, der auf die Fragen aller Parteien geantwortet hat, nicht in Frage gestellt wurden; dass entsprechend den Bestimmungen des Artikels 103 des Handelsgesetzbuches (neu Artikel L 225.39) die SNCF von der Haftungsvermutung auf der Grundlage des Beförderungsvertrages befreit ist, wodurch Frau A. gegenüber der SNCF keinen Anspruch auf Entschädigung für den Verlust ihres Fahrzeugs hat;

In Erwägung, dass Frau A., Eigentümerin des Fahrzeugs der Marke Honda, welches vor der Übernahme durch die SNCF einen Mangel aufwies, unmittelbar den Brand des Autotransportwagens sowie die sich daraus ergebenden Folgeschäden für den Beförderer auslöste, muss diese für die entstandenen Schäden gegenüber dem Beförderer haften, wobei diese Schäden sich auf einen nicht bestrittenen Betrag in Höhe von FF 2'230'732,10 vor Steuern belaufen; da es sich um einen Schadenersatz handelt, sind diesem Betrag die ab der Urteilsverkündung anfallenden Zinsen zum gesetzlichen Satz hinzuzurechnen;

In Erwägung, dass hinsichtlich der Haftung der Installateur des schadhaften Funktelefons eine Ergebnisverpflichtung gegenüber seinen Kunden hat, dies jedoch nicht für die SNCF gelte, die mit ihm keine vertragliche Vereinbarung eingegangen ist und lediglich dessen deliktische Haftung fordern kann;

In Erwägung jedoch, dass durch die Untersuchungen des Sachverständigen R. erwiesen ist, dass die schadhafte Verkabelung, welche dem Unternehmen JD Automobiles, von der die Erstinstallation des Funktelefons vorgenommen wurde, und vom Sachverständigen auf den Seiten 17 in fine und 18 seines Berichts beschrieben wurde, eine Verletzung der Sorgfaltspflicht darstellt, besteht eine deliktische Haftung dieses Unternehmens gegenüber der SNCF;

Daraus ergibt sich, dass die Gesellschaft AGF, die in die Pflichten der Gesellschaft PFA, des Versicherers des Unternehmens JD Automobiles, eingetreten ist, im Rahmen der Versicherungspolice solidarisch mit Frau A. der SNCF einen Schadenersatz in Höhe des oben erwähnten Betrags zu leisten hat;

In Erwägung, dass die schadhafte Verkabelung des Funktelefons in dem Fahrzeug der Marke Honda der Frau A. dem Unternehmen JD Automobiles anzulasten ist, Frau A. berechtigt ist, die Gesellschaft PFA im

Rahmen der Versicherungspolice für den an die SNCF zu leistenden Schadenersatz in Anspruch zu nehmen;

In Erwägung, dass es sich um Forderungen handelt, die auf eine Aufnahme der Forderungen der SNCF und der Frau A. in die Schuldenlast des Unternehmens JD Automobiles abzielen, diese Anträge abzuweisen sind, um nicht nochmals anlässlich einer Wiederaufnahme des Verfahrens, wie es im Artikel L 621.41 des neuen Handelsgesetzbuchs vorgesehen ist, gestellt zu werden, wobei festzuhalten ist, dass die SNCF keine Forderungsanmeldung vorgelegt hat;

hinsichtlich der Berufungsklage des Herrn Ch.:

In Erwägung, dass Herr Ch., dessen Fahrzeug durch den oben erwähnten Brand vollständig zerstört wurde, beantragt, Frau A. auf Schadenersatz für den ihm entstandenen Schaden zu verurteilen, welcher weder von der SNCF auf der Grundlage der Artikel 1382 und 1384 des Code civil, noch von den Versicherern des Unternehmens JD Automobiles, das für die schadhafte Verkabelung und somit den Brand verantwortlich ist, entschädigt wurde; dass er behauptet, für seinen gesamten materiellen Schaden, den er auf FF 60'000.- schätzt, sowie für seinen immateriellen Schaden, den er auf FF 70'000.- veranschlagt, nicht entschädigt worden zu sein;

In Erwägung jedoch, dass die von Herrn Ch. vorgelegten Rechnungen weder in der ersten Instanz noch in der Berufungsverhandlung den tatsächlich erlittenen Schaden belegen, sind seine Forderungen abzuweisen;

hinsichtlich der Nebenklagen:

In Erwägung, dass es ungerecht wäre, die SNCF alleine die nicht rückforderbaren Kosten im Zusammenhang mit dem Verfahren tragen zu lassen, steht ihr der im Urteilsspruch genannte Betrag zu. Dieser geht zu Lasten der Frau A. und der Gesellschaft PFA, in deren Pflichten die Gesellschaft AGF eingetreten ist, die für Frau A. in Haftung zu nehmen ist;

In Erwägung, dass Frau A. als für den Schaden verantwortlich befunden wird, hat sie keinen Anspruch auf Schadenersatz seitens der SNCF und Herrn Ch.;

Aus diesen Gründen

Bestätigt das Gericht, dass die SNCF ihre Berufung gegen die Gesellschaft AGF zurückgezogen hat;

Hebt es das erstinstanzliche Urteil auf und

verurteilt Frau A. und die Gesellschaft AGF, letztere im Rahmen der Versicherungspolice, welche in die Pflichten der Gesellschaft PFA eingetreten ist, der SNCF solidarisch einen Betrag in Höhe von FF 2'230'732,10 vor Steuern, d. h. von 2'329'590,36 nach Steuern zuzüglich der Zinsen auf den Betrag vor Steuern zum gesetzlichen Satz ab dem Zeitpunkt der Urteilsverkündung sowie einen Betrag von FF 10'000.- auf der Grundlage des Artikels 700 der neuen Zivilprozessordnung zu zahlen;

verurteilt die Gesellschaft AGT, im Rahmen der Versicherungspolice für den gegen Frau A. zugunsten der SNCF ausgesprochenen Schadenersatz aufzukommen;

weist die Forderungen des Herrn Ch. ab;

weist die darüber hinaus gehenden Forderungen der Parteien ab.

[Nebenentscheidungen]

(Direkte Mitteilung)
(Übersetzung)

Sonstige Informationen

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

Rom, 19./20. September 2002

Das Zentralamt beteiligt sich mit seinem Generaldirektor wenn immer möglich an den regelmässigen ILGGRI-Treffen – es hat sich ein Rhythmus von drei Treffen pro Jahr eingespielt, der bis auf weiteres aufrecht erhalten werden soll. Jedesmal wieder wird deutlich, dass im Kreis der ILGGRI viele Fragen diskutiert und auch vorangebracht werden, die im Zusammenhang mit den neuen Anhängen F und G des COTIF 1999 (COTIF-Zulassungsrecht) wichtig sind. Die Arbeit der ILGGRI steht in engem Zusammenhang mit der Entwicklung des Eisenbahn-Gemeinschaftsrechtes der EU und seiner Umsetzung in eine koordinierte Handhabung. Sie lässt sich direkt für die Vorbereitung der Anwendung des COTIF-Zulassungsrechtes nutzen, wobei es für das Zentralamt durchaus Sinn macht, sich mit eigenen Initiativen zu beteiligen (s.

Zeitschrift Nr. 2/2002, S. 37). Dies wird verstärkt möglich sein, wenn das OTIF-Sekretariat einmal über eine genügende fachliche Kapazität im technischen Bereich verfügt. Die Besetzung einer dafür zusätzlich vorgesehenen Stelle ist immer noch im Gang (s. Zeitschrift Nr. 2/2002, S. 27).

Anlässlich eines Treffens des Generaldirektors mit den Verantwortlichen der UIC für deren Grundlagenarbeit zu Gunsten der Anlagen zum Anhang F COTIF 1999 (APTU) anfangs Juli 2002 hatte sich gezeigt, dass bereits namhafte konkrete Ergebnisse vorliegen, die noch im laufenden Jahr dem zuständigen Genehmigungsorgan der UIC vorgelegt und in ein Abstimmungsverfahren mit der AEIF eingegeben werden können. Die Gesamtvorlage UIC dürfte im ersten Halbjahr 2003 UIC-intern zur Verabschiedung bereit sein. Das Timing, einerseits COTIF-Zulassungsrecht bzw. erste Generation der Anlagen APTU und andererseits Europäische Kommission/AEIF bzw. erste Generation TSI konventionelle Eisenbahnen, erscheint mit Blick auf eine koordinierte, allseits akzeptable Validierung der ersten Generation der Anlagen APTU durch den Fachausschuss technische Fragen OTIF nach Inkrafttreten des COTIF 1999 optimal – vorausgesetzt die Ratifizierungen laufen nach Programm und die EU schliesst bei ihrem Beitritt zum COTIF 1999 die Anhänge F und G nicht aus. Deshalb wurde beschlossen, in einem nächsten Schritt im Kreis der ILGGRI gemeinsam zu orientieren. Ein genügend aktueller Wissenstand bei den darin vertretenen Verantwortlichen der technischen Eisenbahnaufsichtsbehörden ist von grosser Bedeutung, namentlich hinsichtlich der Abstimmung des Programms des Zentralamtes mit demjenigen der zuständigen EU-Organe, das im sog. Artikel 21-Komitee (Komitee für die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems) überwacht wird. In diesem Sinne informierten der Generaldirektor und Herr Werner Breitling, Stellvertretender Generaldirektor der UIC und Ko-Geschäftsführer der AEIF, gemeinsam im Rahmen des ILGGRI-Treffens 3/2002.

Verschiedene Diskussionen zeigten in der Folge, dass mit dem Inkrafttreten des COTIF 1999 bzw. dem Wirksamwerden der neuen Instrumente im Bereich Technik/Zulassung rasch Ergänzungsarbeiten notwendig sein werden. Es wird einerseits darum gehen, bereits bekannte Lücken zu füllen, namentlich hinsichtlich der Frage minimaler einheitlicher Anforderungen an Instandhaltungsunternehmen, die im freien Markt irgendwo mit der Instandhaltung von Eisenbahnwagen beauftragt werden. Es zeichnen sich aber auch neue Bedürfnisse ab zum Beispiel hinsichtlich der Frage, wie sichergestellt werden kann, dass irgendein Besitzer von

Eisenbahnfahrzeugen, der diese nur vermietet, seine ihm verbleibende Kontroll- und Instandhaltungsverantwortung wahrnimmt, und zwar ausgehend von international harmonisierten Vorgaben.

Dies unterstreicht, dass im Bereich Technik/Zulassung eine gewisse Dynamik herrschen wird – selbstverständlich mit starkem Einfluss der EU, welche erwarten lässt, dass der künftige OTIF-Fachausschuss für technische Fragen schliesslich ein ähnliches Instrument sein wird wie der RID-Fachausschuss, wobei zwischen diesen beiden Instrumenten zwingend auch Querbeziehungen bestehen werden.

Francisco Miguel Sanchez Gamborino †

Mit grossem Bedauern hat das Sekretariat der OTIF vom kürzlich eingetretenen Tod von Herrn Sanchez Gamborino Kenntnis genommen.

Gründer einer Anwaltskanzlei und seit mehr als 50 Jahren als Anwalt bei Gericht zugelassen, widmete sich Herr Sanchez Gamborino dem Transportrecht und galt als einer der besten Fachleute Spaniens auf diesem Gebiet. Der Verstorbene ist Autor eines – der wenigen – Bücher über den Beförderungsvertrag in Spanien, das in der Zeitschrift 1995, S. 236 vorgestellt wurde. Er veröffentlichte auch weitere Abhandlungen und Artikel zum Transportrecht. Er war juristischer Berater der „Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC)“, Mitglied der Kommission für Rechtsangelegenheiten der IRU sowie Berater und Anwalt insbesondere von Straßentransportunternehmen bei den öffentlichen Behörden und vor Gericht. Er unterhielt regelmäßige Kontakte zum Sekretariat der OTIF.

Die OTIF wird Herrn Sanchez Gamborino, der mehr als 50 Jahre seines Lebens in den Dienst des Transportrechts gestellt hat, in ehrender Erinnerung behalten. (Übersetzung)

Bücherschau

Danzl, Karl-Heinz, *Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (EKHG)*, Verlag Manz, Wien, 2002, 7. Auflage, XX, 564 Seiten, gebunden, € 99.- ISBN 3-214-12042-5

In 1. Auflage ist diese kommentierte Gesetzesausgabe bereits im Sommer 1959 erschienen und wurde seither stets weiterentwickelt. Die 5. Auflage, herausgegeben

von Erika-Doris Veit, der Ehefrau des Begründers Rolf Veit, wurde in der Zeitschrift 1992, S. 105, ausführlich besprochen. Die 7., vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage wurde herausgegeben von Dr. Karl-Heinz Danzl, der seit Jahren dem zweiten Senat (Fachsenat für Haftungssachen) des Obersten Gerichtshofes angehört. Der Autor ist damit ein bestens qualifizierter Experte auf dem von ihm behandelten Gebiet des Schadenersatzrechtes.

Anlass für die Neuauflage war die Anpassung der Haftungsgrenzen des EKHG an den Euro mit Wirkung vom 1. Januar 2002. Seit der 6. Auflage, die im Frühjahr 1998 erschienen war, hat das Schrifttum und die Judikatur ebenfalls entscheidende Impulse zur Fortentwicklung des Kommentars gegeben. Ausser den in der „Zeitschrift für Verkehrsrecht“ regelmässig veröffentlichten Entscheidungen, vor allem des Obersten Gerichtshofes, wurden auch die noch nicht veröffentlichten Entscheidungen berücksichtigt und eingearbeitet, soweit sie überhaupt zugänglich sind, und zwar mit Stand bis einschliesslich 28. Februar 2002.

Im Hinblick darauf, dass seit Jahresbeginn 2001 alle Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes jedermann über Internet im Volltext zugänglich sind, werden diese Entscheidungen nunmehr nur mit Zahl und Fundstelle zitiert, aber nicht mehr auch mit Datum, wie bis dahin.

Ein gewisses Problem bot auch die neue Rechtschreibung: Der Autor behält nur Originalzitate aus früherer Zeit (Schrifttum, Judikatur, Gesetzesmaterialien und Gesetzestext selbst) nach der alten Schreibweise bei.

Von besonderem Interesse für die Leser dieser Zeitschrift ist eine im Jahre 1998 an den Bundesminister für Justiz gerichtete parlamentarische Anfrage – die bisher einzige zum EKHG des Nationalrates und deren Beantwortung, die im Volltext in den Kommentar aufgenommen wurde. Die Anfrage betraf Unfälle beim Ein- und Aussteigen von rollstuhlfahrenden Zugreisenden:

„Die Haftung für Personen- und Sachschäden im Zusammenhang mit dem Einsteigen rollstuhlfahrender Personen in Eisenbahnen oder ihrem Aussteigen aus solchen richtet sich nach den allgemeinen Bestimmungen über die Verschuldenshaftung Darüber hinaus gehört nach ständiger Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes das Ein- und Aussteigen in eine bzw. aus einer Eisenbahn zum Betrieb der Eisenbahn; neben der Verschuldenshaftung nach Allgemeinem Bürgerlichen Gesetzbuch kommt daher auch die Gefährdungshaftung nach dem EKHG in Betracht. Für Personen und Sachschäden aus solchen Unfällen beim Ein- und

Aussteigen hat den Betriebsunternehmer der Eisenbahn einzustehen, sofern er nicht das Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses beweist. Weiters kann dem Betriebsunternehmer auch eine Haftung aus dem Beförderungsvertrag treffen, zumal er auf Grund dieses Vertrages u. a. dazu verpflichtet ist, seine Fahrgäste unversehrte an den Bestimmungsort zu bringen.

Gemäss § 5 Abs. 1 Eisenbahngesetz haftet die Eisenbahn für ihre Bediensteten und für andere Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient. Neben der Haftung der Eisenbahn kann die Haftung eines schuldhaft handelnden Mitarbeiters oder eines Dritten treten. Die allgemeinen Bestimmungen des Schadenersatzrechtes über das Mitverschulden des Verletzten kommen in allen Fällen zur Anwendung.

Ob und inwieweit einer behinderten Person Schadenersatzansprüche wegen eines Unfalls beim Ein- und Aussteigen zustehen, hängt ganz wesentlich von den Umständen des Einzelfalles ab. Die Nichtbenützung von vorhandenen Ein- und Ausstiegshilfen kann möglicherweise bei der Prüfung eines Mitverschuldens eine Rolle spielen. Auch hier ist eine generelle Aussage freilich nicht möglich, weil das entscheidend darauf ankommen wird, aus welchen Gründen ein solches Hilfsmittel nicht in Anspruch genommen wurde.

Ganz allgemein sei schliesslich darauf hingewiesen, dass die haftungsrechtliche Position von Geschädigten aus solchen Unfällen durch die den Betriebsunternehmer einer Eisenbahn treffende Gefährdungshaftung sehr günstig ist. Dem entspricht auch die Praxis der Gerichte, die zu angemessenen und den betroffenen Fahrgästen entgegenkommenden Lösungen gefunden hat.“

Der Kommentar enthält auch Hinweise auf ausländisches Schrifttum. Die Benützung ist durch ein besonders ausführliches Sachverzeichnis erleichtert. Zielgruppe sind Rechtsanwälte, Richter, Kraftfahrzeug-Versicherungen, Rechtsschutz-Versicherungen, Autofahrer-Clubs, Eisenbahnunternehmen, Seilbahn- und Schleppliftunternehmen u.s.w. Das „Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz“ von Danzl ist eine Pflichtlektüre für alle mit Verkehrshaftpflichtrecht Befassten.

Schmitt, Peter A. (Hrsg.), *Langenscheidts Fachwörterbuch Technik und angewandte Wissenschaften Englisch-Deutsch*, erste Auflage, Langenscheidt Fachverlag, München, 2001

Vorläufer dieses neuen Nachschlagewerks ist das Polytechnische Wörterbuch Englisch-Deutsch aus dem

Langenscheidt Fachverlag. Es wurde vollständig überarbeitet, aktualisiert und mit mehr als 240.000 englischen Stichwörtern und über 500.000 Fachausdrücken auf mehr als die doppelte Anzahl an Fachbegriffen erweitert. Der Autor, Prof. Dr. Peter A. Schmitt, ist Inhaber des Lehrstuhls für Sprach- und Übersetzungswissenschaft (Englisch) an der Universität Leipzig.

Dank einer komplett computergestützten Terminologiearbeit, von der Datenerfassung bis zur Produktion, bietet das Wörterbuch eine bei technischen Großwörterbüchern bislang einmalige Aktualität.

Noch bevor man sich den Inhalt des neuen Wörterbuchs ansieht, fällt dem Leser die besonders übersichtliche Präsentation der Einträge auf. Die Stichwörter sind fettgedruckt und die Übersetzungen erscheinen in Normaldruck. Auf Querverweise wurde verzichtet. Betrifft ein Eintrag mehr als ein Fachgebiet, wird das Stichwort nochmals fettgedruckt, damit es nicht irgendwo in einer langen Aufzählung möglicher Bedeutungen untergeht. Jedes Fachgebiet wird deutlich angezeigt, so dass keine Verwirrung über die z.B. bei den Telekommunikationen oder beim Maschinenbau zu verwendende Übersetzung möglich ist. Zusammen mit pragmatischen Informationen zu den einzelnen Benennungen, wie etwa Hinweisen auf regionale Besonderheiten oder unterschiedliche Stilebenen, ermöglichen die Einträge die adressaten- und zweckgerichtete Auswahl unter Synonymen.

Die Palette der behandelten technischen Bereiche ist für ein "allgemeines" technisches Wörterbuch umfangreich (über 110). Zusätzlich zu den traditionellen Technologiebereichen ist die Informatik gut vertreten, was von einem aktualisierten Nachschlagewerk zu erwarten ist. Mit mehr als 2200 Seiten im Hauptteil und 23 Seiten aktueller technischer Abkürzungen ist das Wörterbuch sowohl für Deutschsprachige, die technische Texte im Englischen lesen müssen, als auch für Übersetzer, ob Englisch-Deutsch oder umgekehrt, von großem Nutzen, insbesondere auf Grund der praktischen Darstellung, da das Werk auch dazu benutzt werden kann, englische Fachbegriffe sowie deren Schreibweise im Englischen zu überprüfen.
(Übersetzung)

Hauer, Andreas, *Nachbarschutz und Eisenbahnbau*, XIII, 122, Manz'sche Verlags- und Universitätsbuchhandlung GmbH, Wien, 2002, ISBN 3-214-09385-1

Eisenbahnplanungs- und -Bauvorhaben berühren regelmäßig die Interessen zahlreicher Menschen. Die Moder-

nisierung des österreichischen Bahnnetzes hat im letzten Jahrzehnt dazu geführt, dass der Eisenbahnbau wieder verstärkt ins Interesse auch der Rechtswissenschaft gerückt ist. Der Schwerpunkt der vorliegenden Publikation betrifft Fragen der Parteistellung und der Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Kriterien für die Genehmigung und des gesetzlich gebotenen Schutzniveaus. Das „Deregulierungsgesetz“ aus dem Jahr 2001 wird in diesem Werk noch berücksichtigt; so dass es sich damit auf dem Stand der Rechtsetzung vom 1. Januar 2002 befindet. Eine weitere derzeit in Ausarbeitung befindliche Eisenbahnrechtsnovelle wurde nicht mehr abgewartet, da sie nach dem derzeitigen Stand der Entwürfe die in diesem Buch behandelten Probleme nicht berühren wird.

Die wichtigste Rechtsquelle für den Bau von Eisenbahnen ist das Eisenbahngesetz aus dem Jahre 1957. Es regelt die Errichtung und den Betrieb von öffentlichen Eisenbahnen. Zu diesen Rechtsnormen kommen noch weitere, die nicht alle öffentlichen Eisenbahnen, sondern nur ausgewählte hochrangige und umweltpolitisch besonders sensible Eisenbahnbauprojekte zum Gegenstand haben. Es sind dies die Vorschriften des Hochleistungsstreckengesetzes aus dem Jahr 1989 und die Vorschriften des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes aus dem Jahr 1993, in der Fassung der Novelle 2000. Je nach Umständen des Einzelfalles sind auch noch andere Rechtsvorschriften, insbesondere das Naturschutzrecht der Länder anzuwenden. Auf diese Rechtsvorschriften wird im 5. Teil der Untersuchung besonders hingewiesen.

Der Autor qualifiziert das Recht der Eisenbahnen als „eigentümliche“ Regelung, die zu einem gewissen Teil auch aus historischen Traditionen resultiert. Er weist darauf hin, dass die eisenbahnrechtliche Konzession an ein kaiserliches Privilegium zum Eisenbahnbau gemahnt und dass die Determinierung wichtiger eisenbahnbehördlicher Entscheidungsakte auf halbem Wege zwischen einer rechtsstaatlichen Planungsentscheidung und einem absolutistischen Gnadenakt liegt.

Voraussetzung für den Bau und den Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn sind die eisenbahnrechtliche Konzession, die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung. Seit kurzem unterscheidet das Gesetz zwischen der Konzession als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Konzession als Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Das Eisenbahngesetz 1957 äußert sich nicht zur Frage der Parteistellung im Konzessionsverfahren und räumt keine Parteistellung ex lege ein. Daher haben potentielle „Nachbarn“ und andere Mitglieder der interessierten

Öffentlichkeit grundsätzlich keine Parteistellung im eisenbahnrechtlichen Konzessionsverfahren. Das Gesetz räumt allerdings dem Landeshauptmann und den Gemeinden, deren örtlicher Bereich durch die geplante Eisenbahn berührt wird, die Möglichkeit zur Stellungnahme ein.

Für das eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverfahren hingegen nennt das Eisenbahngesetz 1957 in demonstrativer Aufzählung einige Personen, die jedenfalls Parteistellung haben, insbesondere die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften. Daneben haben noch alle Personen Parteistellung, denen diesbezügliche subjektive öffentliche Rechte eingeräumt sind. Der Verwaltungsgerichtshof hat in seiner Rechtsprechung eine eher restriktive Position in der Frage, welche Interessen als subjektive öffentliche Rechte im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren anerkannt werden.

Das Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken sieht vor, dass das Verkehrsministerium den Trassenverlauf einer Eisenbahn durch Verordnung bestimmen muss, wenn die Bundesregierung eine Eisenbahn zur Hochleistungsstrecke erklärt hat. Im Ergebnis ist der Trassenverlauf nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn und in sachgerecht abwägender Berücksichtigung aller sonstigen öffentlichen Interessen festzulegen.

Im Jahr 1999 wurde das Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken 1989 durch einen Artikel ergänzt, der eine provisorische Trassenverordnung vorsieht.

Auf dieses System des Eisenbahngesetzes 1957 und des Bundesgesetzes über Eisenbahnhochleistungsstrecken wird noch das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 aufgesetzt.

Dadurch ergibt sich eine außerordentlich komplexe Rechtslage, auf die hier nicht in allen Details eingegangen werden kann.

Das Werk wird selbstverständlich durch ein Stichwortverzeichnis, ein Abkürzungsverzeichnis und ein Literaturverzeichnis ergänzt und ist für Juristen, die sich mit Rechtsfragen im Zusammenhang mit dem Bau und den Betrieb von Eisenbahnen befassen, ein unverzichtbarer Arbeitsbehelf.

Kunz, Wolfgang (Hrsg.), *Eisenbahnrecht*. Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften,

Fortsetzungswerk in Loseblattform, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 12. Ergänzungslieferung, Stand 1. Juni 2002

Das Grundwerk ist im Jahre 1994 erschienen (s. Zeitschrift 1/1995, S. 18). Mit kontinuierlichen Ergänzungslieferungen erfolgt nicht nur die notwendige Aktualisierung, sondern auch eine schrittweise Vervollständigung der Texte und Kommentierungen (s. Zeitschrift 4/2001, S. 103).

Die Sammlung umfasst nun drei Bände, wobei je ein Band dem deutschen Recht und dem Recht der Bundesländer vorbehalten ist. Der dritte Band deckt die Kategorien „Europäisches Recht“, „Internationales Recht“, „Empfehlungen/Vorschriften/Tarife“ und „Sonstiges Recht“ ab.

Mit der 12. Ergänzungslieferung wird vor allem der Teil „Deutsches Recht“ aktualisiert. Zu erwähnen sind zwei Vorschriften, mit denen Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft in Deutschland umgesetzt werden:

- die Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und mit Eisenbahnen und
- das Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie 2000/52/EG der Kommission vom 26. Juli 2000 zur Änderung der Richtlinie 80/723/EWG über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen.

Im ersten Falle ist nur der Text der Verordnung mit Anlagen abgedruckt. Im zweiten Fall sind dem Gesetzestext Erläuterungen, deren Autor der Herausgeber der Sammlung ist, beigelegt. Das Gesetz bezieht sich auf Unternehmen, die einerseits Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erbringen und andererseits auch eine rein kommerzielle Tätigkeit ausüben, wie dies bei ehemaligen staatlichen Monopolbetrieben der Fall ist. In den Erläuterungen finden sich Hinweise auf weitere Vorschriften der EG, die als spezifische Regelungen in dieser Hinsicht für bestimmte Geschäftsbereiche gelten. Einige Regelungslücken und offen gebliebene Fragen werden kritisch betrachtet.

Der abgeänderte Text der erwähnten Richtlinie ist ebenfalls in dieser Ergänzungslieferung enthalten. Im Teil „Internationales Recht“ erscheint neu die in diesem Jahr erlassene Bekanntmachung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen von Änderungen der Statuten und des Zusatzprotokolls der

Europäischen Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial („Eurofima“). Ferner werden fünf Verträge bzw. Vereinbarungen in diesen Teil aufgenommen, die zwischen dem deutschen Verkehrsministerium und den zuständigen Ministerien dreier Nachbarstaaten - der Tschechischen Republik, Österreichs und der Schweiz – im Zeitraum 1995-1999 abgeschlossen wurden.

Die umfassende Sammlung der Vorschriften über die vielfältigen Rechtsbeziehungen im Eisenbahnwesen kann als Arbeitsbehelf für Fachleute in Verwaltungen, Unternehmen und Verbänden für einen ersten raschen Überblick - auch über das eigene Tätigkeitsfeld hinaus - dienen.

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 2950/2002, p. 499/500 – 10 questions sur la faute du commissionnaire (M. Tilche)

Idem, n° 2952/2002, p. 540-542 – Transports maritimes. Les travaux de la CNUDCI (P. Delebecque)

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 87/2002, S. 6 – Klage auf unbegrenzte Haftung geht nicht immer durch. Beweislast liegt nach dem Warschauer Abkommen beim Geschädigten (F. Nolden, S. Hartung)

Idem, Nr. 99/2002, S. 9 – Haftungsgrenzen sind kein Gewohnheitsrecht. Die Einbeziehung der ADSp in einen Transportauftrag (E. Boecker)

European Transport Law, Antwerpen, No. 2/2002, p. 139-166 – Ist grobe Fahrlässigkeit ein Tatbestand des Art. 29 CMR? (O.J. Tuma)

Idem, No. 3/2002, p. 291-299 – Paradoxon dualer Haftungsobergrenze des Art. 23 Abs. 3 CMR (S. Rogov)

Journal pour le transport international, Bâle, n° 28/2002, p. 32/33 – Disparition de chargements routiers en Italie – jurisprudence variable (E. Boecker)

Idem, n° 31-32/2002, p. 30/31 – Chance dans la poisse (E. Boecker) ; p. 31 – Chère, la rupture de contrat

Idem, n° 39/2992, p. 16/17 – Indispensable coopération (Sagitta)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 7-8/2002, S. 265-277 – The UNCITRAL/CMI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea (G.J. van der Ziel)